

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3020

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**NAPOLITANO, MACIS, MACCIOTTA, RIDI, BIRARDI, ALBORGHETTI, BOCCHI, MARRUCCI, CHERCHI, COCCO, BERNARDI ANTONIO, CANNELONGA, CIANCIO, COMINATO, GRADI, GROTTOLA, PERNICE, PROIETTI, RICCARDI, RONZANI**

*Presentata il 5 luglio 1985*

### Piano straordinario per il sistema dei trasporti della Sardegna

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presentazione di questa proposta di legge si colloca nel quadro di un impegno più complessivo del gruppo dei deputati comunisti per la rinascita della Sardegna, impegno che conserva e più che mai assume un valore e un rilievo nazionali.

Il miglioramento del sistema dei trasporti interni ed esterni della Sardegna è condizione essenziale per lo sviluppo economico e il progresso civile dell'isola, e la piena integrazione con il resto del paese.

Ma tale obiettivo non è perseguibile con politiche regionali e interventi settoriali ma nel quadro di un'azione programmata a livello nazionale, volta allo sviluppo complessivo dei sistemi di trasporto.

Se è giusto sottolineare il dovere della comunità nazionale di garantire la continuità dei collegamenti tra le diverse parti

del territorio dell'Italia, e la pari condizione dei cittadini, va altresì messo in rilievo l'interesse ad utilizzare pienamente la posizione geografica dell'isola al centro del Mediterraneo occidentale. Questa posizione, finora valorizzata soltanto sul piano strategico-militare, può diventare una risorsa nel quadro di una politica diretta allo sviluppo dei traffici con tutti i paesi del Mediterraneo.

L'Italia può diventare davvero un ponte tra le regioni del nord e quelle del mezzogiorno d'Europa, da una parte, e il nord Africa dall'altra, a condizione che si estenda e si ammoderni la rete di comunicazione della penisola e si incrementi una marineria di cabotaggio per fare del Tirreno e dell'Adriatico, due grandi vie di comunicazione tra i popoli che si affacciano nel Mediterraneo.

In questo contesto sarà possibile superare l'attuale arretratezza ed insufficienza dei collegamenti della Sardegna con la penisola.

Lo storico isolamento dalla penisola e dalle altre terre dell'Europa, che non a caso il linguaggio corrente dei sardi ancora accomuna nel lontano e indistinto « continente », è il risultato delle vicende che portarono nei secoli all'abbandono delle coste, alla scarsa dimestichezza con le attività che si esercitano nel mare e per il mare e quindi alla precarietà dei traffici e alla mancanza di regolari relazioni di collegamento.

Servizi periodici tra l'approdo di Terranova, l'attuale Olbia, e alcuni porti della penisola, prima Genova e in seguito Civitavecchia, vennero istituiti soltanto nella seconda metà del secolo scorso e un sistema moderno di collegamenti marittimi e aerei si realizzò soltanto nel secondo dopoguerra. Una svolta significativa nei trasporti via mare avvenne nei primi anni '60 con l'istituzione del servizio di navi traghetto delle Ferrovie dello Stato tra Golfo Aranci e Civitavecchia e in periodo successivo con l'immissione da parte della società di navigazione Tirrenia di nuove unità specializzate nei trasporti ro-ro.

Tuttavia i miglioramenti non sono stati tali da eliminare la strozzatura all'integrazione col resto del paese e si sono rivelati del tutto inadeguati dinanzi al processo di sviluppo e ai cambiamenti dei decenni passati. L'aumento del traffico delle merci, l'accresciuta mobilità delle persone, l'esplosione del turismo sulle coste hanno fatto prendere coscienza del condizionamento che deriva dalla mancanza di un sistema di trasporti moderno, organico ed efficiente. Nella seconda metà degli anni '70 grazie anche all'istituzione del centro studi trasporti e mobilità territoriale presso la facoltà di ingegneria dell'Università di Cagliari si è avviato e via via consolidato un approccio tecnico-scientifico del problema.

Con la legge regionale n. 1 del 1977 è stato istituito l'assessorato dei trasporti con compiti di natura politica e di im-

postazione più che di amministrazione attiva.

Negli anni più recenti le forze politiche autonomiste hanno indicato come linea ispiratrice in materia di trasporti l'affermazione del principio della continuità territoriale e cioè del diritto dei cittadini sardi a fruire di un sistema di collegamenti che offra opportunità e richieda costi economici eguali a quelli delle altre parti d'Italia.

La validità del principio della continuità territoriale e l'esigenza della sua piena attuazione è stata riconosciuta nel protocollo d'intesa sottoscritto a Cagliari il 3 aprile 1984 dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal Presidente della giunta regionale. Sarebbe tuttavia sbagliato pensare che questo principio possa applicarsi e riguardi solo i collegamenti esterni tra la Sardegna e la penisola. In realtà le insufficienze attuali derivano in gran parte dall'arretratezza delle infrastrutture del sistema dei trasporti interni dell'isola. È sufficiente richiamare alcuni dati: la rete delle ferrovie statali ammonta a 440 chilometri, superiore di soli 80 chilometri al tratto già in esercizio nel 1883, con un rapporto di 18,1 chilometri per 1.000 chilometri quadrati, mentre il dato nazionale è di 53,6 chilometri per 1.000 chilometri quadrati.

Se poi si considera che il tracciato è ancora quello dello scorso secolo, non è elettrificato, non è dotato delle tecnologie di telecomando e pertanto non consente velocità commerciali accettabili, si comprende la ragione per cui i treni più veloci impiegano circa sei ore per percorrere la tratta Cagliari-Olbia e oltre quattro ore per quella Cagliari-Sassari. Dalla relazione del compartimento delle Ferrovie dello Stato della Sardegna presentato alla conferenza regionale dei trasporti del giugno 1980 risulta che « il numero dei viaggiatori che vanno giornalmente tra Cagliari e Sassari o viceversa, è circa 45 nei due sensi ».

Dalla stessa relazione risulta che nel periodo considerato il movimento dei viaggiatori sulla strada statale 131 Cagliari-Sassari è di 60.000 al giorno. In-

fatti, nel periodo intercorrente tra il 1950 e il 1970, la rete stradale, seguendo una tendenza nazionale, è più che raddoppiata passando da 4.700 chilometri a 10.336 chilometri. Tuttavia la dotazione della Sardegna rapportata al parametro usuale dei 1.000 chilometri quadrati è soltanto il 45,4 per cento di quella nazionale. Non solo, ma mentre nel resto d'Italia è stata realizzata una rete autostradale moderna la Sardegna è la sola regione che non è dotata di un solo chilometro di autostrada mentre solo i 220 chilometri della strada statale Porto Torres-Sassari-Cagliari sono stati trasformati in superstrada.

Discorso analogo può farsi per la situazione di abbandono dei principali scali marittimi dell'isola. I porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres sono caratterizzati dall'insufficienza degli spazi per la movimentazione delle merci, dal livello ridotto dei fondali che impedisce l'accesso alle navi con maggiore pescaggio, dalla carenza delle opere di riparo, e soprattutto dalla mancanza di validi elementi di raccordo con gli altri sistemi di trasporto. I principali porti sardi non hanno le strutture per essere, come dovrebbero, centri di snodo di un sistema di trasporto intermodale. Per converso negli anni scorsi è stato completato il nuovo porto di Oristano e nel 1986 sarà ultimato il primo lotto funzionale del porto-canale di Cagliari. Due porti nuovi finanziati con ingenti risorse dalla Cassa per il mezzogiorno, al di fuori, peraltro, di qualsiasi programmazione nazionale e che pongono seri problemi al pari di altri scali realizzati nel Mezzogiorno per la loro piena utilizzazione e per l'integrazione col sistema portuale esistente e con gli altri sistemi di trasporto.

In tal modo tende ad accrescere la situazione di degrado e di caos nella quale versa il sistema portuale italiano che risalta ancor più ove si ricordi che la classificazione degli scali marittimi avviene in base ai criteri previsti dalla legge 2 aprile 1885 che indica ben 144 porti. Ma di questi soltanto 30, come rilevato dall'indagine conoscitiva compiuta

dalla Commissione trasporti del Senato nella VII legislatura, avevano nel 1977 un traffico superiore a un milione di tonnellate di merce. Tuttavia già nel 1978 i porti nei quali si concentrava il 79 per cento del traffico nazionale, erano 19, tra i quali i tre maggiori porti sardi, Cagliari, Olbia e Porto Torres, ed è opinione degli esperti che entro la fine del secolo, gli scali italiani si ridurranno a non più di dieci. Anziché attendere l'esito di questa selezione naturale che comporta una notevole dispersione di risorse sarebbe opportuno pervenire alla formulazione di nuovi criteri per la classificazione, e a un vero e proprio piano delle funzioni e dei ruoli dei porti, finalizzato a concentrare gli interventi necessari per migliorare le attrezzature portuali.

I problemi particolari dell'isola si intrecciano quindi con quelli più generali del paese e da qui nasce l'esigenza di una disciplina legislativa che stabilisca i principi dell'intervento dello Stato e del concorso della regione e detti le regole per l'attività dei soggetti pubblici e privati che operano nel settore dei collegamenti interni ed esterni della Sardegna.

Il riferimento fondamentale, tenuto conto del carattere condizionante del problema dei trasporti ai fini della piena integrazione della Sardegna col resto del paese è costituito dall'articolo 13 dello statuto sardo, approvato con la legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3: « Lo Stato con il concorso della regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'isola ».

La norma stabilisce il principio dell'intervento programmatore dello Stato e del concorso della regione al fine di rimuovere le condizioni di svantaggio dell'isola e non vi è dubbio che tra queste vi sia l'attuale sistema di collegamenti. D'altro canto lo stesso legislatore costituzionale indicò all'articolo 53 dello statuto l'obbligo della consultazione della regione per la « elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla ».

A tali principi si ispira il titolo I che detta le disposizioni generali della proposta di legge. Secondo l'articolo 1 lo Stato predispone un piano organico di interventi nel settore dei collegamenti interni ed esterni della Sardegna. Il secondo comma chiarisce che il piano si articola oltre che con misure specifiche attraverso gli strumenti ordinari della programmazione nazionale. In altre parole non si vuole un provvedimento settoriale ma si indica come obiettivo costante e prioritario degli atti della programmazione nazionale « la creazione nel territorio della Sardegna di un sistema di trasporti omogeneo a quello della penisola » col quale è collegato (articolo 2). La norma che così definisce il principio della continuità territoriale precisa che il servizio è normalmente gestito da aziende e società pubbliche ed aperto alle iniziative dei privati. Si vuole sottolineare la necessità dell'intervento pubblico in considerazione delle finalità del piano, senza peraltro creare alcun diritto di esclusiva e anzi prevedendo esplicitamente l'iniziativa degli operatori privati.

Non si tratta di una mera affermazione poiché il particolare sistema tariffario previsto dai successivi articoli 18 e 19 si applica solo alle linee delle relazioni fondamentali (articolo 13) per i passeggeri e auto al seguito, escludendo quindi quello sulle altre linee e in ogni caso il trasporto delle merci.

A questo tipo di trasporto si applicano le agevolazioni previste dall'articolo 34 che prescindono dal fatto che il vettore sia pubblico o privato.

L'articolo 3 prevede che alla predisposizione del piano concorra la regione che, è auspicabile, si doti a sua volta di uno strumento di programmazione che le consenta di partecipare concretamente alla elaborazione del piano nazionale.

L'articolo 3 prevede altresì la delega alla regione delle funzioni amministrative di vigilanza e coordinamento per l'attuazione del piano.

L'articolo 4 prevede l'obbligo per le aziende autonome dello Stato, gli enti di gestione, e le società a partecipazione sta-

tale operanti nel settore dei trasporti, di informare la regione dei programmi riguardanti la Sardegna e di trasmettere i relativi documenti contabili.

L'articolo 5 stabilisce la nullità delle deliberazioni che comportano rilevanti modifiche organizzative o variazioni delle tariffe nazionali, adottate senza il previo parere della regione. La norma introduce in buona sostanza la sanzione della nullità qualora non venga ottemperato l'obbligo della consultazione già previsto dall'articolo 53 dello statuto.

Il titolo secondo ed il terzo riguardano rispettivamente il settore delle ferrovie e delle strade.

Per le ferrovie dello Stato si prevede (articolo 6) uno stralcio per la Sardegna del piano poliennale delle ferrovie dello Stato. Si tende ad accelerare la realizzazione delle opere già previste nel piano poliennale e se ne indicano di nuove, in modo da conseguire nel tracciato della dorsale sarda, entro tempi medi, una velocità commerciale di 100 chilometri orari. I lavori di elettrificazione della rete sarda in corrente alternata monofase già previsti dalla legge n. 17 del 1981, procederanno tenendo conto delle progettate varianti del tracciato ad evitare inutili sprechi.

L'articolo 7 stabilisce la cessazione della gestione commissariale governativa delle ferrovie complementari.

La regione sarda, avvalendosi della delega prevista dall'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, predisporrà un programma per determinare i tronchi che dovranno essere mantenuti e trasferiti all'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, e quelli da sopprimere e trasformare in autotrazione.

Per la viabilità si prevede all'articolo 9 oltre all'attuazione delle opere già previste nel relativo piano decennale di cui alla legge n. 531 del 1982, la realizzazione delle opere infrastrutturali atte a migliorare lo scorrimento e la sicurezza nella « Carlo Felice » e nei collegamenti trasversali, Olbia-Alghero, e Lanusei-Oristano e in quello centrale Cagliari-Tortoli-

Lanusei-Nuoro. Al di fuori del piano decennale l'ANAS interverrà per migliorare il collegamento Tempio-Bitti-Orosei.

Si stabiliscono le disposizioni (articoli 8 e 10) per creare e rafforzare le strutture di progettazione nell'ambito del compartimento ferroviario e dell'ANAS e per stimolare e valorizzare l'apporto delle imprese e degli studi professionali operanti nell'isola (articolo 11).

Per i collegamenti marittimi, cui è dedicato il titolo IV, sono previsti due gruppi di norme.

Il primo riguarda le infrastrutture. Si individuano le relazioni fondamentali della continuità territoriale nelle tratte Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova e Cagliari-Civitavecchia (articolo 13), e si indica la specializzazione per i tre maggiori porti sardi (articolo 15): Olbia, porto-passeggeri e punto di snodo del traffico ferroviario-marittimo; Porto Torres, scalo merci-passeggeri per il nord; e Cagliari, porto merci-passeggeri per i traffici nazionali e internazionali e per il traffico containerizzato.

L'articolo 14 pone un termine per il completamento delle opere dei piani regolatori dei tre maggiori porti sardi e prevede il miglioramento nei punti di attracco dei traghetti provenienti dalla Sardegna, nei porti di Civitavecchia, Genova, Livorno e Napoli.

L'articolo 17 impone alla Tirrenia e all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato uno studio tecnico-economico per la progettazione di un vettore ottimale per i collegamenti Sardegna-continente mentre si prevede l'aumento di quattro unità del tipo mezzi-passeggeri per la flotta della Tirrenia (articolo 16) e di due traghetti multiuso nei collegamenti ferroviari marittimi gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato (articolo 6, ultimo comma).

Infine l'articolo 23 prevede l'istituzione di una base di armamento della società di navigazione Tirrenia, nel capoluogo della regione e dei turni particolari nei tre principali porti dell'isola, per la chiamata di ufficiali, sottufficiali e comuni, al fine di creare le condizioni per

un rapporto stabile e positivo tra la Tirrenia e la regione per la quale principalmente opera, e per favorire la formazione di una marineria di estrazione sarda.

Il secondo gruppo di norme riguarda il sistema tariffario per il quale si prevede nelle relazioni fondamentali l'equiparazione, a parità di tratta, a quello adottato, dalle ferrovie dello Stato nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa (articolo 18) e l'applicazione di una tariffa differenziata per i non residenti nell'isola, anche limitatamente ad alcuni periodi dell'anno (articolo 19).

Si rinvia alla convenzione di cui all'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, la fissazione delle procedure per l'espressione del parere della regione quando si proponga la variazione delle tariffe (articolo 21) e la ripartizione degli oneri derivanti dall'introduzione di servizi o di particolari condizioni tariffarie richieste dalla regione stessa (articolo 22).

Meritano di essere qui richiamate alcune delle disposizioni contenute nel titolo VI riguardanti i collegamenti marittimi.

L'articolo 34 prevede un contributo nella misura del 25 per cento alle imprese localizzate in Sardegna sulle tariffe di trasporto di materie prime, semilavorati impianti e macchinari non reperibili in Sardegna; e sui semilavorati, impianti e prodotti finiti provenienti dalla Sardegna. L'articolo 38 prevede l'eliminazione delle operazioni doganali alle quali sono oggi soggetti passeggeri e merci, mediante l'istituzione di un corridoio franco per le operazioni di imbarco e sbarco nei porti di partenza e arrivo dei traghetti che collegano la Sardegna.

L'articolo 35 stabilisce la competenza del Ministro dei trasporti a determinare in via definitiva le tariffe del trasporto aereo, mentre quelle dei collegamenti marittimi e marittimo-ferroviario sono definite dal Ministro dei trasporti e dal Ministro della marina mercantile.

L'articolo 36 garantisce la presenza di rappresentanti designati dalla regione sarda nei consigli di amministrazione delle società a partecipazione statale che

operano nei servizi nazionali di comunicazione e trasporto e in particolare della società Tirrenia. Occorre aggiungere che pur ravvisandosi l'opportunità dell'unificazione tariffaria non si è ritenuta conveniente ed utile la concentrazione dei servizi di collegamento marittimi nell'azienda delle ferrovie dello Stato come ripetutamente proposto perché tale azienda non ha una specifica vocazione nel settore se non limitatamente al trasporto ferroviario-marittimo. Il dualismo dell'intervento Tirrenia-Ferrovia ha prodotto risultati apprezzabili, seppure non risolutivi, stimolando un minimo di concorrenza ed evitando l'appiattimento che si verificherebbe ove si introducesse una gestione unica.

L'articolo 39 dichiara i collegamenti marittimi e aerei con la Sardegna un servizio pubblico essenziale e rinvia al codice di autoregolamentazione l'indicazione delle modalità di esercizio del diritto di sciopero che in ogni caso dovranno garantire il mantenimento dei servizi indispensabili.

Il titolo V riguarda il collegamento tra la Sardegna e le isole minori e la Corsica e si richiama alla legge 19 maggio 1975, n. 169 che ha trovato attuazione in altre regioni.

Per l'esercizio delle linee marittime di collegamento con l'isola di San Pietro, La Maddalena e la Corsica si prevede la costruzione di una apposita società di navigazione di cui la società Tirrenia acquisirà una partecipazione del 51 per cento mentre il rimanente capitale verrà sottoscritto dalla regione e dagli enti locali (articoli 24-25).

L'articolo 32 regola il trasferimento del personale dipendente dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, dalle quali si acquisirà il naviglio (articolo 31) di cui è previsto l'aumento di tre unità del tipo passeggeri (articolo 27).

Si prevedono infine i criteri per l'erogazione delle sovvenzioni (articolo 29) e per l'esercizio dell'attività di vigilanza e controllo da parte del Ministero della marina mercantile.

## PROPOSTA DI LEGGE

---

### TITOLO I.

#### PIANO STRAORDINARIO PER I COLLEGAMENTI INTERNI ED ESTERNI DELLA SARDEGNA. DISPOSIZIONI GENERALI.

##### ART. 1.

*(Piano di interventi).*

Al fine di promuovere lo sviluppo economico e sociale della Sardegna lo Stato predispone un piano organico di interventi nel settore dei collegamenti interni ed esterni della Sardegna.

Il piano si articola attraverso gli strumenti della programmazione nazionale e quelli previsti dalle leggi di settore ed attraverso misure specifiche, secondo gli indirizzi della presente legge.

##### ART. 2.

*(Continuità territoriale).*

Il piano dei trasporti è finalizzato alla creazione ed organizzazione di un sistema di trasporti nel territorio della Sardegna omogeneo a quello della penisola col quale è collegato attraverso un servizio plurimo programmato dallo Stato, gestito normalmente da aziende e società pubbliche, ed aperto alle iniziative private.

##### ART. 3.

*(Concorso e delega alla regione).*

La regione autonoma della Sardegna concorre alla predisposizione del piano ed è delegata dallo Stato ad esercitare le funzioni amministrative di vigilanza e di coordinamento per l'attuazione dei programmi.

## ART. 4.

*(Obbligo di informare la regione).*

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e gli enti di gestione delle partecipazioni statali che attraverso società controllate operano nel campo dei servizi nazionali di trasporti terrestri, marittimi ed aerei che interessano la Sardegna trasmettono alla regione autonoma della Sardegna i programmi di sviluppo ed investimento entro i termini previsti rispettivamente per la trasmissione al Ministro del tesoro per la formazione del bilancio dello Stato ed al Ministro delle partecipazioni statali per la stesura della Relazione programmatica sulle partecipazioni statali.

Entro dieci giorni dalla approvazione, il bilancio consuntivo dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e delle società delle partecipazioni statali di cui al presente articolo vengono trasmessi a cura dei rispettivi organi amministrativi alla regione autonoma della Sardegna.

## ART. 5.

*(Parere della regione).*

Le deliberazioni che comportano rilevanti modifiche organizzative o variazioni delle tariffe dei servizi nazionali di comunicazione e trasporto terrestri, marittimi ed aerei, che interessano direttamente la Sardegna sono nulle se non risulta acquisito il previo parere della regione autonoma della Sardegna.

## TITOLO II.

INTERVENTO NEL SETTORE DELLE  
FERROVIE DELLO STATO E DELLE  
FERROVIE IN CONCESSIONE.

## ART. 6.

*(Piano stralcio per la Sardegna).*

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, entro sei mesi dall'entrata in

vigore della presente legge, predispone un piano stralcio del piano poliennale delle ferrovie dello Stato per le opere infrastrutturali atte a modificare la geometria e a realizzare il raddoppio della rete ferroviaria della Sardegna. Il piano stralcio prevede le opere suindicate per i tronchi Decimomannu-Oristano, Oristano-Macomer, Chilivani-Sassari-Portotorres, Golfo Aranci-Olbia-Chilivani, al fine di conseguire una velocità media di base minima di 100 chilometri orari.

La programmazione dei lavori di elettrificazione della rete ferroviaria della Sardegna in corrente alternata monofase o 25.000 volts, prevista dall'articolo 1 della legge 12 febbraio 1981, n. 17, tiene conto dei tempi di esecuzione delle opere di variante del tracciato ferroviario di cui al comma precedente.

Il piano stralcio prevede la costruzione di due nuovi traghetti multiuso con vettori in grado di accrescere la capacità e la qualità del trasporto nei collegamenti ferroviari-marittimi gestiti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

#### ART. 7.

*(Cessazione della gestione delle ferrovie complementari e ristrutturazione delle linee in concessione).*

La gestione commissariale governativa delle ferrovie complementari della Sardegna e delle strade ferrate sarde cessa il 31 dicembre 1985.

La regione autonoma della Sardegna nell'esercizio della delega di cui all'articolo 61 del decreto del Presidente della Repubblica 19 giugno 1979, n. 348, per realizzare il risanamento tecnico ed economico a spese dello Stato ivi previsto, predispone un programma per la ristrutturazione delle linee ferroviarie in concessione, per determinare:

- a) i tronchi ferroviari che devono essere mantenuti in esercizio;
- b) l'eventuale trasformazione in autotrazione delle linee da sopprimere nel quadro di un piano di sviluppo e riorganizzazione dei trasporti autostradali.

Le linee ferroviarie di cui si determina il mantenimento in esercizio sono contestualmente trasferite all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato che cura la realizzazione delle opere di ammodernamento tecnico e di integrazione nella rimanente rete delle ferrovie dello Stato.

ART. 8.

*(Unità speciale presso il compartimento delle ferrovie dello Stato di Cagliari).*

È istituita presso il compartimento delle ferrovie dello Stato di Cagliari un'unità speciale per la predisposizione dei progetti e la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie per l'attuazione degli articoli precedenti.

TITOLO III.

INTERVENTI NEL SETTORE  
AUTOSTRADALE.

ART. 9.

*(Modalità di attuazione del piano decennale della viabilità).*

L'ANAS nel quadro di riferimento dato dalla legge 12 agosto 1982, n. 531, concernente il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, dà attuazione in Sardegna agli interventi previsti nella prima fascia di interventi per l'importo indicizzato di 780 miliardi.

L'ANAS dà inoltre attuazione anche oltre i finanziamenti previsti dal piano decennale:

a) alle opere atte a modificare la geometria della statale 131 « Carlo Felice » onde assicurare una velocità media di base di 100 chilometri orari;

b) alle opere necessarie a migliorare i collegamenti Cagliari-Tortoli-Lanusei-Nuoro, Olbia-Sassari-Alghero, Lanusei-statale 131-Oristano, per i quali sulla base di un progetto unitario deve essere realiz-

zata una geometria che consenta sull'intero itinerario una velocità di base uguale o maggiore a 80 chilometri orari.

L'ANAS, al di fuori del piano decennale, dà attuazione alle opere necessarie a migliorare il collegamento Tempio-Bitti-Orosei per il quale deve essere conseguita una geometria che consenta sull'intero itinerario una velocità media di base di 70 chilometri orari.

La regione autonoma della Sardegna predispone lo strumento di sottosettore, piano della viabilità che servirà di base alle scelte degli investimenti.

#### ART. 10.

*(Ufficio speciale per la viabilità di grande comunicazione in Sardegna).*

L'ANAS istituisce in Sardegna un ufficio speciale per la viabilità di grande comunicazione, con sede a Cagliari, con specifica competenza nella progettazione e direzione dei lavori rientranti nella rete di grande comunicazione.

In deroga alle disposizioni di legge sul contratto di lavoro a tempo determinato, l'ANAS è autorizzata ad assumere il personale tecnico necessario per l'istituzione dell'ufficio speciale di cui al comma precedente con contratto a termine non inferiore a cinque anni e non superiore a dieci. Il personale ha l'obbligo di risiedere nelle sedi dell'isola alle quali è destinato.

#### ART. 11.

*(Modalità di affidamento delle opere di ingegneria civile).*

Le opere di ingegneria civile di cui agli articoli precedenti sono assegnate a mezzo concorso od appalto concorso.

La commissione giudicante è composta per almeno la metà da commissari designati dalla giunta regionale tra titolari o appartenenti ad imprese o studi professionali, iscritti nei rispettivi albi di categoria e residenti in Sardegna.

## ART. 12.

*(Attuazione del piano di manutenzione).*

L'ANAS è tenuta a dare attuazione alle norme di cui al decreto del Presidente della Repubblica 11 dicembre 1981, n. 1126, concernente il servizio di manutenzione delle strade. Il compartimento dell'ANAS di Cagliari definisce entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge i progetti per la realizzazione delle opere civili e per la meccanizzazione delle lavorazioni, e dà attuazione ai progetti entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

## TITOLO IV.

## COLLEGAMENTI MARITTIMI.

## ART. 13.

*(Relazioni fondamentali).*

Le relazioni fondamentali nei collegamenti tra la Sardegna e la penisola — attraverso le quali si realizza il principio della continuità territoriale — sono costituite dalle tratte Olbia-Civitavecchia, Porto Torres-Genova, Cagliari-Civitavecchia.

## ART. 14.

*(Opere portuali).*

Le opere previste nei piani regolatori dei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres, comprese quelle in corso di approvazione, sono realizzate entro il 31 dicembre 1988.

Il Ministro dei lavori pubblici entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge predispone un programma per il miglioramento delle opere e delle attrezzature portuali nei punti di attracco dei traghetti provenienti dalla Sardegna e a tal fine predispone le necessarie varianti ai piani regolatori dei porti di Civitavecchia, Genova, Livorno e Napoli.

## ART. 15.

*(Specializzazione dei porti della Sardegna).*

Il Ministro della marina mercantile provvede all'aggiornamento della classificazione e della qualifica dei porti sardi, e favorisce la progressiva specializzazione del porto di Olbia come porto passeggeri principale per la penisola e punto di snodo del traffico ferroviario-marittimo, del porto di Porto Torres come porto merci-passeggeri per il nord, e del porto di Cagliari come porto merci e passeggeri per i traffici nazionali, internazionali e nord Africa e terminale per il traffico containerizzato.

## ART. 16.

*(Incremento della flotta della Tirrenia).*

Al fine di perseguire gli obiettivi previsti dall'articolo 1 lettera c), della legge 20 dicembre 1974, n. 684, la società di navigazione Tirrenia del gruppo Finmare, presenta entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge al Ministro della marina mercantile, e ne dà comunicazione, ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, alla regione autonoma della Sardegna, un piano per l'incremento della flotta di quattro unità del tipo merci e passeggeri da destinarsi alle rotte esterne della Sardegna.

## ART. 17.

*(Studio per un vettore ottimale).*

La società di navigazione Tirrenia deve predisporre entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, uno studio tecnico-economico per la progettazione di un vettore ottimale destinato ai collegamenti Sardegna-continente e di un altro destinato ai collegamenti con le isole minori, adatti, in particolare, a far fronte alle punte di domanda stagionali.

Analogo studio è predisposto dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello

Stato per il vettore da destinarsi ai collegamenti marittimo-ferroviari tra la Sardegna e la penisola.

ART. 18.

*(Sistema tariffario per passeggeri ed auto al seguito).*

Il sistema tariffario per passeggeri ed auto al seguito, della società di navigazione Tirrenia, nelle relazioni fondamentali indicate all'articolo 13, è equiparato a quello adottato dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia e viceversa.

Le tariffe passeggeri nelle linee Porto Torres-Civitavecchia e viceversa, sono adeguate alla maggior distanza calcolata in maniera virtuale in proporzione a quanto stabilito per la linea Golfo Aranci-Civitavecchia.

Per i collegamenti tra la Sardegna e le isole minori il sistema tariffario viene stabilito in analogia ai criteri indicati ai commi precedenti.

ART. 19.

*(Tariffa differenziata per residenti).*

Ferma restando l'equiparazione stabilita all'articolo precedente, l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato e la società di navigazione Tirrenia possono adottare nelle linee delle relazioni fondamentali una tariffa per passeggeri e auto al seguito, differenziata per i non residenti nell'isola, anche limitatamente ad alcuni periodi dell'anno.

Analogia misura può essere adottata dalle compagnie aeree concessionarie delle linee di collegamento tra la Sardegna e la penisola.

ART. 20.

*(Tariffe portuali).*

Fino all'entrata in vigore di una nuova disciplina sulla gestione delle attività por-

tuali le tariffe di trasporto di cui agli articoli precedenti si intendono comprensive degli oneri portuali.

ART. 21.

*(Clausole della convenzione di cui alla legge 20 dicembre 1974, n. 684).*

La convenzione di cui al secondo comma dell'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, oltre alle indicazioni di cui ai numeri 1), 2), 3) e 4) dell'articolo 9 della legge citata deve altresì prevedere;

a) le procedure per le variazioni degli importi tariffari;

b) la nomina di un collegio arbitrale nell'ipotesi in cui la regione autonoma della Sardegna esprima parere contrario quando ne sia richiesta a norma dell'articolo 5.

ART. 22.

*(Ripartizione degli oneri derivanti dall'introduzione di servizi o di particolari condizioni tariffarie richieste dalla regione).*

Dopo l'articolo 17 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è inserito il seguente articolo:

« ART. 17-bis. — Il Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, e d'intesa con la regione autonoma della Sardegna è autorizzato a regolare con apposita convenzione gli oneri derivanti alla società di navigazione Tirrenia dalla istituzione di servizi o dalle particolari modalità di esercizio dei servizi stessi ivi comprese agevolazioni tariffarie, salvo quanto stabilito agli articoli 18, 19 e 20.

In tale ipotesi può essere stabilita previa intesa, e quando si tratti di servizi o condizioni tariffarie introdotti a richiesta della regione, la misura del concorso della regione autonoma della Sardegna al pagamento della sovvenzione di cui all'articolo 9, n. 4), della legge 20 dicembre 1974, n. 684 ».

## ART. 23.

*(Base d'armamento e turni particolari).*

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la società di navigazione Tirrenia istituisce una base d'armamento nel capoluogo della regione autonoma della Sardegna.

La società di navigazione istituisce un turno particolare presso le capitanerie dei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres per la chiamata di ufficiali, sottufficiali e comuni.

## TITOLO V.

COLLEGAMENTO  
CON LE ISOLE MINORI.

## ART. 24.

*(Costituzione di una società regionale).*

L'esercizio delle linee marittime per l'espletamento dei servizi postali e commerciali con le isole di San Pietro, La Maddalena e con la Corsica è affidato dal 1° gennaio dell'anno successivo all'entrata in vigore della presente legge, ad apposita società di navigazione a carattere regionale con sede in Cagliari.

Alla società può essere affidato l'esercizio di linee marittime di cabotaggio fra i porti della Sardegna.

## ART. 25.

*(Partecipazione azionaria).*

La società di navigazione Tirrenia partecipa al capitale sociale della costituenda società in misura non inferiore al 51 per cento.

Le società che alla data dell'entrata in vigore della presente legge risultino concessionarie delle linee di cui all'articolo 24 hanno titolo di prelazione nella sottoscrizione delle azioni.

Il corrispettivo del valore dell'azione può essere versato mediante conferimento

del naviglio di proprietà della società di navigazione Tirrenia e delle altre società partecipanti.

Al capitale azionario della società partecipa la regione autonoma della Sardegna nella misura dell'1 per cento e possono partecipare gli enti locali interessati.

ART. 26.

*(Composizione degli organi sociali).*

La composizione e le attribuzioni del consiglio di amministrazione e del collegio sindacale della società di navigazione a carattere regionale sono stabilite negli atti costitutivi delle società stesse; i componenti dei predetti organi debbono essere cittadini italiani.

La regione autonoma della Sardegna designa con deliberazione di giunta da adottarsi entro trenta giorni dalla richiesta della società Tirrenia di navigazione, due rappresentanti in seno al consiglio di amministrazione della società di navigazione che gestisce le linee di collegamento con le isole minori. Il presidente della società è scelto, tra i consiglieri designati dalla regione autonoma della Sardegna.

ART. 27.

*(Programma di incremento del naviglio).*

La società regionale presenta, entro centottanta giorni dalla costituzione, al Ministro della marina mercantile e ne dà comunicazione alla regione autonoma della Sardegna, un programma per l'incremento di tre unità del tipo passeggeri da destinarsi ai collegamenti con le isole minori.

ART. 28.

*(Istituzione dei servizi).*

Le linee marittime di collegamento con le isole minori, la loro periodicità ed il tipo di naviglio sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto

con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e telecomunicazioni, e d'intesa con la regione autonoma della Sardegna.

ART. 29.

*(Modalità di concessioni  
delle sovvenzioni).*

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere sovvenzioni per l'esercizio delle linee di cui all'articolo precedente, con le modalità previste dal primo comma dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, e successive modificazioni.

La concessione delle sovvenzioni e l'esercizio delle linee sono regolati, oltre che dalla presente legge, da convenzioni stipulate fra il Ministro della marina mercantile e la società di navigazione a carattere regionale.

Le convenzioni sono approvate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro, delle partecipazioni statali e delle poste e delle telecomunicazioni, da pubblicarsi nella *Gazzetta ufficiale*.

ART. 30.

*(Revisione della convenzione).*

La convenzione di cui all'articolo precedente è soggetta a revisione e deve contenere gli elementi indicati a norma dell'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.

Il Ministro della marina mercantile, di propria iniziativa o su richiesta della regione autonoma della Sardegna, può stipulare convenzioni aggiuntive da approvarsi con le modalità di cui all'articolo precedente.

## ART. 31.

*(Acquisizione del naviglio  
delle società concessionarie).*

La società di navigazione regionale è tenuta a rilevare il naviglio che il Ministero della marina mercantile reputa necessario per l'esercizio delle linee di cui al precedente articolo 24, appartenente alle società che gestiscono i servizi marittimi postali e commerciali sovvenzionati di carattere locale, in base alle convenzioni stipulate in applicazione della legge 22 dicembre 1973, n. 826.

Il prezzo del rilievo è determinato da un collegio peritale, con funzione di arbitro inappellabile, composto di cinque membri, dei quali due nominati da ciascuna delle due parti interessate e il quinto in mancanza di accordo tra le parti, dal presidente del tribunale di Cagliari.

## ART. 32.

*(Personale delle società concessionarie).*

La società di navigazione regionale è tenuta ad assumere il personale, iscritto nei ruoli organici del personale amministrativo e navigante o comunque in servizio al 31 dicembre 1985, dipendente dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale. Per la tutela dei diritti del personale il Ministro della marina mercantile è tenuto ad inserire nelle convenzioni stipulate ai sensi dell'articolo 29 le norme di cui agli articoli 13 e 14 delle convenzioni in vigore fino al 31 dicembre 1973 e successivamente prorogate. Il personale come sopra assunto deve essere utilizzato in ogni settore di appartenenza, in conformità al disposto degli articoli 2 e 7 della legge 5 gennaio 1953, n. 34.

Allo scopo di garantire all'Istituto nazionale della previdenza sociale il versamento dei contributi dovuti dalle società che attualmente gestiscono i servizi marittimi sovvenzionati di carattere locale, il Ministero della marina mercantile

prima di procedere alla liquidazione degli acconti e dei saldi delle sovvenzioni relative all'anno 1985, accerta l'avvenuto versamento dei contributi assicurativi e previdenziali.

ART. 33.

*(Attività di vigilanza e controllo del Ministero della marina mercantile).*

Il Ministero della marina mercantile esercita la vigilanza ed il controllo affinché i servizi siano svolti in conformità della disciplina stabilita nella presente legge e nelle convenzioni.

Alle spese necessarie per l'espletamento del predetto compito di vigilanza e di controllo si fa fronte mediante ritenuta del 2 per mille sulle sovvenzioni, da farsi affluire all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnata, nei limiti delle riconosciute necessità, con decreto del Ministro del tesoro, allo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile.

TITOLO VI.

DISPOSIZIONI VARIE.

ART. 34.

*(Contributo alle imprese per il trasporto delle merci).*

Alle imprese industriali ed artigiane localizzate in Sardegna è concesso, per un periodo di dieci anni dall'entrata in vigore della presente legge un contributo nella misura massima del 25 per cento sulle tariffe di trasporto di materie prime, semilavorati, impianti e macchinari non reperibili in Sardegna e sui semilavorati, impianti, macchinari e prodotti finiti dalla Sardegna. Lo stesso contributo è concesso alle imprese agricole e a quelle di trasformazione agro-alimentare per il trasporto di mezzi tecnici e loro componenti non reperibili in Sardegna e per i prodotti e derrate agricole in partenza dalla Sardegna.

Il contributo è concesso per tutte le linee marittime tra la Sardegna e la penisola, comprese quelle gestite dai privati ed è calcolato in relazione alle tariffe definite a norma dell'articolo 18.

Le imprese aventi diritto al contributo sono autorizzate a provvedere alla liquidazione contabilizzando le relative somme nella partita a credito del registro IVA. Il regolamento di cui al successivo comma prevede forme di liquidazione diverse per le imprese agricole che non siano soggetti di imposta.

I regolamenti di attuazione del presente articolo sono emanati dal Ministro dei trasporti, dal Ministro della marina mercantile e dal Ministro delle finanze con propri decreti, d'intesa con la regione autonoma della Sardegna, entro novanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 35.

*(Competenze ministeriali  
in materia tariffaria).*

Le determinazioni definitive in ordine alla misura delle tariffe dei servizi nazionali di collegamento marittimo e marittimo-ferroviario con la Sardegna sono prese dal Ministro dei trasporti e dal Ministro della marina mercantile, mentre quelle relative al trasporto aereo spettano al Ministro dei trasporti.

#### ART. 36.

*(Composizione degli organi  
delle società delle partecipazioni statali  
operanti nei collegamenti con la Sardegna).*

Nei consigli di amministrazione delle società a partecipazione statale che operano nei servizi nazionali di comunicazione e trasporto terrestri, marittimi e aerei deve essere nominato un rappresentante designato dalla regione autonoma della Sardegna.

Nel consiglio di amministrazione della società di navigazione Tirrenia un nu-

mero di consiglieri pari alla metà deve essere nominato su segnalazione del presidente della regione autonoma della Sardegna, previa elezione, con voto limitato, del consiglio regionale della Sardegna.

ART. 37.

*(Classificazione dell'aeroporto di Cagliari-Elmas).*

L'aeroporto di Cagliari-Elmas è inserito nella tabella B allegata al decreto-legge 24 ottobre 1979, n. 511, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 1979, n. 635.

ART. 38.

*(Franchigia doganale).*

Nei porti di partenza e arrivo dei traghetti che collegano la Sardegna con la penisola è istituito un corridoio franco doganale per le operazioni di imbarco e sbarco.

ART. 39.

*(Diritto di sciopero).*

I collegamenti marittimi e aerei con la Sardegna sono un servizio pubblico essenziale.

I contratti collettivi nazionali dei lavoratori addetti alle attività anche indirettamente collegate ai servizi di cui al comma precedente contengono il codice di autoregolamentazione nell'esercizio del diritto di sciopero che deve prevedere, in ogni caso, il mantenimento dei servizi indispensabili ad assicurare i collegamenti con la Sardegna.

ART. 40.

Agli oneri derivanti dall'attuazione degli articoli 6, 7, lettera a), 9 e 14 della presente legge si fa fronte con opportuni

accantonamenti nell'ambito degli stanziamenti previsti dalla legge 12 febbraio 1981, n. 17, e successive integrazioni e modificazioni.

La legge finanziaria evidenzia nell'allegata tabella A gli stanziamenti destinati ai fini di cui al precedente comma.

Agli oneri previsti in attuazione dell'articolo 7, lettera *b*), si fa fronte in sede di ripartizione del fondo trasporti di cui all'articolo 9 della legge 10 aprile 1981, n. 151, e successive modificazioni e integrazioni.

Agli oneri previsti in attuazione degli articoli 18, 19, 20, 29 si fa fronte con i normali stanziamenti di bilancio per la parte relativa alla azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, con apposito stanziamento nello stato di previsione del Ministero delle partecipazioni statali a norma della legge 12 agosto 1977, n. 675, per la parte relativa alla società controllata dagli enti di gestione delle partecipazioni statali.

Alla quota degli oneri imputabile alla regione autonoma della Sardegna a norma dell'articolo 22, ed in relazione alla partecipazione alla società di cui agli articoli 24 e 25, la regione autonoma fa fronte con quote corrispondenti degli stanziamenti a lei destinati a valere sul capitolo 6771 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro.

Agli oneri di cui all'articolo 34 si fa fronte con corrispondente riduzione del fondo per il Mezzogiorno di cui all'articolo 1 della legge per l'intervento straordinario nel periodo 1986-1995.

#### ART. 41.

*(Entrata in vigore).*

La presente legge entra in vigore il centovesimo giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.