

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1308

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PINNA, LIBERTINI, MACIS, FIORI, VISCONTI,
BISSO, GIUSTINELLI, LOTTI e SENESI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 SETTEMBRE 1988

Piano straordinario per l'adeguamento del sistema dei trasporti della Sardegna

ONOREVOLI SENATORI. - Il mancato adeguamento del sistema dei collegamenti della Sardegna con la penisola e di quelli interni continua a rappresentare il vero, fondamentale condizionamento allo sviluppo economico e socio-culturale dell'isola e alla sua integrazione con il resto del Paese e con l'Europa.

L'obiettivo di un moderno ed efficiente sistema di collegamenti riveste dunque per la Sardegna una funzione strategica il cui perseguimento investe sicuramente la responsabilità e il ruolo dello Stato. Esso attiene inoltre all'attuazione di un diritto fondamentale del cittadino: il diritto alla mobilità sull'intero territorio nazionale.

Sotto un altro profilo, l'isola, finora gravata da un eccessivo carico di servitù e vincoli

militari, quando non anche dalla presenza di basi militari estranee allo stesso dispositivo della Nato, come quella per sommergibili nucleari USA a La Maddalena, può esser ben più proficuamente valorizzata, nel quadro dell'attuale fase di distensione internazionale, come una regione-cerniera, al centro del Mediterraneo occidentale, a metà strada fra i paesi che si affacciano su questo mare e quelli del centro Europa. Una grande isola nella quale diversi paesi possono sviluppare pacifiche relazioni economiche, sociali e culturali.

Un simile ruolo di tramite, positivo per l'intera collettività nazionale, presuppone un ben più deciso impulso allo sviluppo dei traffici marittimi italiani e la realizzazione del complesso sistema di infrastrutture previste

dal Piano generale dei trasporti. La maggior presenza dell'Italia nel traffico marittimo e lo sviluppo di quello cabotiero contribuirebbe oltre che a ridurre l'attuale congestione del trasporto su gomma, a potenziare e a facilitare le relazioni con la Sardegna.

I 211 chilometri di mare che separano la Sardegna dal resto d'Italia la collocano in una condizione del tutto peculiare. Non può infatti sfuggire, se si esclude il vettore aereo, destinato pur sempre ad assicurare una quota relativamente modesta del trasporto delle persone e ancor più delle merci, che tutto il restante traffico non può che avvalersi del trasporto marittimo, il quale, nell'attuale organizzazione, comporta pesanti diseconomie per il mercato regionale, provoca gravi disagi dovuti all'insufficiente capacità di trasporto durante lunghi periodi dell'anno, al sistema macchinoso delle prenotazioni, all'assenza di alternative in caso di interruzione del servizio.

Le considerazioni fin qui svolte consentono di richiamare alcune linee largamente condivise negli anni più recenti dalle forze politiche autonomistiche in materia di collegamenti. In primo luogo, il fatto che la Sardegna possa avvalersi di due sole modalità di trasporto implica, in un quadro di solidarietà nazionale, la necessità di potenziare le due modalità possibili, elevandone al massimo l'efficienza e la qualità. In secondo luogo, l'urgenza che sia reso operativo il principio della «continuità territoriale», il diritto cioè dei cittadini residenti in Sardegna a fruire di un sistema di collegamenti che assicuri loro pari opportunità di mobilità a costi equivalenti a quelli delle altre parti d'Italia. Tale principio e la necessità della sua piena attuazione è stato riconosciuto nel protocollo di intesa sottoscritto a Cagliari il 3 aprile 1984 dal Presidente del Consiglio dei ministri e dal presidente della Regione. Infine, l'opportunità che la Regione sia delegata alla programmazione dei collegamenti viari e ferroviari del proprio territorio, in ragione della condizione insulare e della conseguente assenza di vincoli di raccordo infrastrutturale, propri delle regioni territorialmente contigue.

Parimenti appare opportuno che sia riconosciuto alla Regione un ruolo di concorso attivo con lo Stato nella programmazione e nel

controllo dei servizi di collegamento marittimo ed aereo che la riguardano.

Non appare infatti ragionevole, sia sotto il profilo politico che della funzionalità dei servizi, che una regione, dotata di autonomia speciale proprio in ragione del suo secolare isolamento, non disponga quasi di alcun potere di controllo e di intervento su un nodo cruciale per il suo sviluppo e che, anzi, il quadro reale di gestione - enti, aziende e società - da cui infrastrutture e servizi operativamente dipendono, sia totalmente esterno all'isola.

Relativamente ai trasporti marittimi, il programma di potenziamento dei vettori, realizzato negli ultimi anni dalla Società di navigazione Tirrenia e in fase di attuazione da parte dell'ente Ferrovie dello Stato, è vero che ha determinato un incremento dell'offerta, specie per passeggeri e auto, ma è altrettanto vero che nella stagione estiva, come pure nei periodi festivi e perfino nei fine settimana, la domanda ha superato ancora di gran lunga l'offerta.

Tale divario è confermato dalle stesse previsioni della Tirrenia: al giugno 1986 la Società prevedeva un incremento del 4 per cento annuo della domanda, fino al 1990. È risultato invece che al termine dello stesso 1986 l'incremento era stato del 6,71 per cento per passeggeri e del 12,15 per cento per auto.

Se si tiene nel debito conto la domanda per passeggeri e auto non soddisfatta anche nell'anno in corso o scoraggiata dalla macchinosità delle procedure di prenotazione, la caduta di capacità di trasporto delle merci, che ha provocato danni per l'economia regionale dell'ordine di diverse centinaia di miliardi, si può ben comprendere l'urgenza di apprestare programmi di incremento della flotta. Inoltre, risultando ormai esaurita la possibilità di incremento della capacità di trasporto tramite interventi di ristrutturazione dell'attuale flotta ed essendo una parte della stessa obsoleta e anti-economica, si pone la necessità del suo rapido rinnovo o attraverso l'acquisto dell'usato e/o di nuove costruzioni di elevata capacità di trasporto, velocità, flessibilità gestionale, in grado di rispondere alle punte di domanda stagionale e di sfruttare meglio le relazioni più brevi.

Nel 1986 il movimento passeggeri su navi Tirrenia da e per la Sardegna è stato pari al 77 per cento del totale svolto dalla Società, in tutte le relazioni, comprese la Tunisia e Malta; quello delle auto è stato del 74,87 per cento e quello relativo alle merci pari al 67,62 per cento.

A fronte di tale netta prevalenza di relazioni con la Sardegna, su 2510 marittimi imbarcati su navi della Tirrenia alla data del 31 dicembre 1987, solo 52, pari al 2,07 per cento, risultano residenti in Sardegna. Eguale squilibrio si ripropone per i circa 600 amministrativi dipendenti dalla Tirrenia e per l'accesso ai mercati di approvvigionamento dei traghetti. Pur escludendo qualsiasi malinteso rivendicazionismo regionalistico, appare dunque ragionevole prevedere da parte della Tirrenia un graduale riequilibrio nel reclutamento del personale, nell'approvvigionamento e nell'appalto dei servizi di bordo a favore di una regione avente un altissimo tasso di disoccupazione.

In assenza di una efficiente e diffusa rete di trasporti interni all'isola nessuna reale «continuità territoriale» può conseguirsi per effetto del solo incremento del trasporto marittimo ed aereo. Pochi dati sono sufficienti a fornire il quadro dell'arretratezza delle reti e dei servizi interni di trasporto. La rete delle Ferrovie dello Stato è costituita da 437 chilometri di linea a scartamento ordinario, di cui solo 16,6 sono a doppio binario. Dal 1883 complessivamente la rete è stata accresciuta di 80 chilometri! La sua densità è di 18,1 chilometri per 1000 chilometri quadrati, a fronte di una densità media nazionale di 53,6 chilometri per 1000 chilometri quadrati.

La velocità media commerciale per i treni passeggeri più veloci si aggira sui 60 chilometri orari. Tale situazione deriva dal fatto che il tracciato, individuato circa cento anni fa, è rimasto sostanzialmente immutato. Alle locomotive a vapore sono subentrate quelle diesel. Nessuna tratta è elettrificata anche se sono stati recentemente avviati i lavori di elettrificazione della cosiddetta «dorsale sarda». Ne consegue che il sistema ferroviario, sulle tratte fondamentali Cagliari, Chilivani, Olbia e Cagliari, Chilivani, Sassari, attualmente percorribili rispettivamente in 4 ore e 10' e 3 ore e 32',

assolve un ruolo del tutto marginale nel collegamento delle città principali e dei tre porti e aeroporti fondamentali.

A partire dagli anni '50 ha inizio la chiusura di ben otto tratte della rete a scartamento ridotto che passa agli attuali 627 chilometri. Contestualmente, secondo la tendenza nazionale, il sistema stradale passa dai 4700 chilometri degli anni '50 agli attuali 11.000.

Ciò nonostante la rete stradale sarda resta agli ultimi posti della graduatoria per regioni in rapporto alla superficie. Se a ciò si aggiunge che la Sardegna è stata esclusa fino al 1987 dai programmi autostradali, si comprende che la maglia del sistema viario regionale si presenta assai larga e discontinua, specie in relazione a vastissime aree interne. Nè può essere taciuto che su tale stato di cose pesa la grave e annosa inefficienza dell'ANAS.

Di primaria importanza è il ruolo dei porti come infrastruttura di raccordo fra i terminali della rete viaria e ferroviaria e la fondamentale modalità di trasporto, quella marittima. I porti fondamentali di Cagliari, Olbia e Porto Torres, come pure quelli industriali di Arbatax (che da alcuni anni assolve anche al servizio passeggeri), di Oristano e Porto Vesme sono in condizioni di crescente inefficienza per carenza di spazi a terra e di banchine attrezzate, per scarsa profondità dei fondali e inadeguatezza delle opere di riparo.

Il sistema tariffario nei collegamenti marittimi ed aerei non può non riflettere la peculiare condizione di insularità della Sardegna. Appare perciò indispensabile che esso sia concepito in modo da attuare a favore dei residenti e degli emigrati il principio della «continuità territoriale». Tale principio non deve tuttavia contrastare, in linea generale, con la regola della remuneratività del servizio. Le croniche passività, infatti, finiscono per riflettersi negativamente sulla qualità del servizio stesso e sul suo sviluppo quantitativo. Occorre perciò individuare un sistema tariffario per i diversi settori, gradualmente adeguato ai costi, proporzionato alle distanze e differenziato a favore dei residenti e degli emigrati rispetto alla generalità dei passeggeri. Una differenziazione, così come prevista dalla legge n. 64 del 1986, deve essere pure mantenuta per alcuni tipi di merci e integrata a favore di altre.

Alle tariffe differenziate non può non corrispondere un regime di compensazioni da parte dello Stato.

Un sistema così articolato appare coerente col dettato dell'articolo 13 dello Statuto speciale per la Sardegna il quale stabilisce: «lo Stato col concorso della Regione dispone un piano organico per favorire la rinascita economica e sociale dell'isola».

È fuori dubbio che un nuovo piano dei trasporti è parte essenziale del più complessivo piano organico per la rinascita. Di ciò si ha conferma nello stesso Statuto allorché all'articolo 53 dispone l'obbligo della consultazione della Regione in materia di «elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla».

Il presente disegno di legge dunque si propone di individuare un diverso assetto nell'esercizio dei poteri, le modifiche organizzative, gli interventi strutturali e finanziari necessari per garantire alla Sardegna un moderno sistema di collegamenti interni ed esterni.

Il titolo primo detta i principi ispiratori.

In particolare, secondo quanto previsto dall'articolo 1, lo Stato dispone un piano straordinario di interventi nel settore dei collegamenti interni ed esterni dell'isola. L'obiettivo del piano (articolo 2) è l'organizzazione in Sardegna di un sistema integrato, plurimodale di trasporti, di livello non inferiore a quello della penisola e ad esso collegato con un servizio programmato dallo Stato col concorso attivo della Regione e gestito da enti, società e aziende pubbliche, ma anche aperto all'iniziativa privata.

L'articolo 3 rappresenta un articolo-chiave del disegno di legge. Il primo comma prevede infatti il concorso della Regione nella predisposizione del piano straordinario di cui all'articolo 1. Il secondo comma stabilisce che le funzioni di indirizzo e di vigilanza spettanti ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti sull'attività dell'ANAS e dell'ente Ferrovie dello Stato in Sardegna siano delegate al presidente della Regione in attuazione degli articoli 5 e 6 dello Statuto speciale. Il terzo comma, infine, prevede che i programmi per i

collegamenti navali ed aerei della Sardegna siano approvati dai Ministri vigilanti sulle aziende di intesa con la Regione.

Il concorso della Regione è ulteriormente specificato dall'articolo 4 il quale stabilisce che il Piano regionale dei trasporti, a seguito di approvazione del CIPE, costituisce esso stesso atto della programmazione nazionale e perciò riferimento vincolante per tutti i soggetti pubblici operanti nel settore dei trasporti nelle relazioni con la Sardegna.

L'articolo 5 prevede che i programmi di sviluppo dei trasporti in Sardegna possano essere attuati secondo le procedure dell'«accordo di programma» stabilite dalla legge n. 64 del 1986.

L'articolo 6 richiama una norma dello Statuto speciale che prevede l'obbligo di acquisire il preventivo parere della Regione in materia tariffaria, mentre l'articolo 7 individua nella Conferenza regionale sui trasporti la sede di verifica annuale dello stato di attuazione del Piano e dei programmi.

Il titolo II riguarda il sistema ferroviario per il quale si prevede un programma di riclassamento, potenziamento e ammodernamento della rete, degli impianti e dei mezzi di esercizio da predisporre a cura dell'ente Ferrovie dello Stato, con particolare riguardo alla rettifica, elettrificazione e velocizzazione della «dorsale ferroviaria sarda» e della relazione Cagliari-Sassari, Porto Torres, nonché ai collegamenti dei tre porti principali.

L'articolo 9 prevede la cessazione della gestione commissariale delle ferrovie concesse e la predisposizione da parte della Regione di un programma di ristrutturazione delle linee da mantenere in esercizio e di trasformazione delle altre, nonché la costituzione di un'apposita società per la realizzazione, a spese dello Stato, delle opere di ammodernamento e per la gestione dei relativi servizi di trasporto.

Il titolo III riguarda il settore della viabilità. L'articolo 11 stabilisce che la Sardegna, diversamente da quanto è avvenuto in passato sia compresa nei programmi autostradali per una quota non inferiore al 6 per cento. Inoltre, allo scopo di accelerare la progettazione e l'esecuzione delle infrastrutture, talvolta finanziate da molti anni, è prevista (articolo 12) l'istituzione

da parte dell'ANAS di un ufficio speciale per la viabilità di grande comunicazione.

I titoli IV, V e VI riguardano i collegamenti marittimi, il sistema tariffario e i collegamenti con le isole minori.

L'articolo 14 dispone che non meno del 50 per cento dei componenti gli organi societari della Società di navigazione Tirrenia siano designati dal Consiglio regionale della Sardegna.

L'articolo 15 prevede un programma di adeguamento delle strutture portuali della Sardegna e di quelle della penisola interessate dalle relazioni con l'isola.

Gli articoli 16 e 17 prevedono un piano di incremento della flotta e lo studio di un vettore ottimale in grado di fronteggiare le punte di traffico.

Gli articoli 18 e 19, infine, dispongono l'istituzione di un turno particolare nei principali porti dell'isola per la chiamata del personale navigante e l'istituzione di direzioni operative della Società di navigazione Tirrenia con l'obiettivo di razionalizzare e qualificare i servizi a terra e a bordo.

Gli articoli 20, 21 e 22 prevedono rispettivamente la modifica dell'attuale sistema tariffario per passeggeri e auto in direzione della

progressiva remuneratività del servizio, il mantenimento di tariffe differenziate a favore dei residenti e degli emigrati, una maggiore quota di posti per vettore riservati agli stessi nonchè procedure semplificate per l'accesso alle prenotazioni. Inoltre i commi 2 e 3 dell'articolo 21 stabiliscono che lo stesso sistema tariffario differenziato sia applicato dalla Società regionale di navigazione SAREMAR nei collegamenti marittimi con le isole minori e dalle compagnie aeree concessionarie delle linee tra la Sardegna e la penisola.

L'articolo 23 stabilisce il diritto alle compensazioni, derivante dall'applicazione delle tariffe differenziate, a favore di enti e società concessionari dei collegamenti con la Sardegna e le isole minori.

L'articolo 24 prevede il mantenimento di tariffe agevolate per il trasporto di alcune categorie di merci per tutta la durata dell'intervento straordinario a favore del Mezzogiorno previsto dalla legge n. 64 del 1986.

Il titolo VI, relativo al collegamento con le isole minori, prevede negli articoli 28 e 29 un ruolo più incisivo della Regione nella composizione degli organi societari della SAREMAR e un programma di incremento del naviglio (articolo 30).

DISEGNO DI LEGGE

TITOLO I

**PIANO STRAORDINARIO
PER I COLLEGAMENTI
INTERNI ED ESTERNI DELLA SARDEGNA -
DISPOSIZIONI GENERALI**

Art. 1.

(Piano straordinario di interventi)

1. Al fine di promuovere lo sviluppo economico e sociale della Sardegna lo Stato predispone un Piano straordinario di interventi nel settore dei collegamenti interni ed esterni dell'isola.

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

Art. 2.

(Continuità territoriale)

1. Il Piano è finalizzato alla creazione e alla organizzazione nel territorio della Sardegna di un sistema integrato e plurimodale di trasporti, di livello non inferiore a quello della penisola e ad esso collegato mediante un servizio plurimo programmato dallo Stato, d'intesa con la Regione, e gestito da aziende, enti e società pubbliche o miste ed aperto alle iniziative private.

Art. 3.

(Concorso e delega alla Regione)

1. La Regione autonoma della Sardegna, a norma dell'articolo 13 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, concorre, in via ordinaria, alla predisposizione del Piano di cui all'articolo 1, attraverso l'adozione del Piano regionale dei trasporti.

2. In attuazione degli articoli 5 e 6 della legge di cui al comma 1, per i programmi relativi alla Sardegna, le funzioni di indirizzo e di vigilanza spettanti per legge ai Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, sull'attività dell'ANAS e dell'ente Ferrovie dello Stato, sono delegate al presidente della Regione autonoma della Sardegna.

3. I programmi per i collegamenti aerei e navali della Sardegna con il restante territorio nazionale sono approvati dai Ministri vigilanti sulle aziende d'intesa con la Regione.

Art. 4.

(Efficacia del Piano regionale dei trasporti)

1. Ai fini di cui al comma 1 dell'articolo 1, il Piano regionale dei trasporti e i suoi aggiornamenti sono approvati dal CIPE e costituiscono, ad ogni effetto, atti della programmazione nazionale nonchè riferimenti vincolanti per i programmi dei Ministri competenti, degli enti economici e delle aziende di Stato operanti nel campo dei servizi nazionali dei trasporti terrestri, marittimi ed aerei che interessano la Sardegna.

2. Per le deliberazioni riguardanti gli interventi di cui al comma 1, il CIPE è integrato dal presidente della Regione autonoma della Sardegna secondo quanto disposto dal secondo comma dell'articolo 47 della legge 26 febbraio 1948, n. 3.

3. I Ministri impartiscono le opportune direttive ai Ministeri, agli enti e alle aziende dello Stato operanti nel campo dei trasporti che interessano la Sardegna.

4. I programmi di cui al comma 1 e il loro stato di attuazione sono trasmessi semestralmente alla Regione.

Art. 5.

(Accordo di programma)

1. I programmi di cui all'articolo 4 sono attuati di norma mediante la procedura dell'«accordo di programma» previsto dall'articolo 7 della legge 1° marzo 1986, n. 64, e successive modificazioni e integrazioni, e il

presidente della Regione autonoma della Sardegna esercita le funzioni di cui all'ultimo comma della norma citata.

Art. 6.

(Parere della Regione)

1. Le delibere che comportano rilevanti modifiche organizzative o variazioni delle tariffe dei servizi nazionali di comunicazioni e trasporti terrestri, marittimi ed aerei, che interessano direttamente la Sardegna sono nulle se non risulta acquisito il previo parere della Regione autonoma della Sardegna secondo quanto disposto dall'articolo 53 della legge 26 febbraio 1948, n. 3. Tale parere è espresso entro trenta giorni e decorso tale termine s'intende favorevolmente espresso.

. Art. 7.

*(Conferenza
sui trasporti e le telecomunicazioni)*

1. Entro il 30 aprile di ogni anno il presidente della Regione autonoma della Sardegna, d'intesa coi Ministri dei trasporti, della marina mercantile, dei lavori pubblici e delle poste e telecomunicazioni, promuove una conferenza cui partecipano i rappresentanti delle aziende autonome dello Stato, dell'ente Ferrovie dello Stato, delle società a partecipazione statale direttamente interessate al settore dei trasporti, delle società finanziarie pubbliche, dei sindacati e delle associazioni imprenditoriali.

2. La Conferenza verifica lo stato di attuazione del Piano straordinario di cui all'articolo 1 e dei programmi di potenziamento dei collegamenti interni ed esterni, la loro coerenza con il Piano regionale dei trasporti, la capacità di spesa dei soggetti attuatori, il livello di efficienza e la qualità dei servizi di trasporto e di comunicazione.

3. La Conferenza discute sulla base delle comunicazioni dei Ministri; le risoluzioni conclusive indicano le linee per l'aggiornamento

del Piano regionale dei trasporti e dei programmi nazionali che interessano la Sardegna.

TITOLO II

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

Art. 8.

(Programma di potenziamento delle Ferrovie dello Stato)

1. L'ente Ferrovie dello Stato, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, a norma dell'articolo 3, punto 3, della legge 17 maggio 1985, n. 210, predispone un programma pluriennale di intervento per il riclassamento, il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti della rete, nonché dei mezzi di esercizio delle Ferrovie dello Stato in Sardegna.

2. Il programma dovrà tener conto in particolare dei seguenti obiettivi:

a) il raddoppio della dorsale sarda, l'accelerazione dei lavori di rettifica di tracciato e di elettrificazione atti a ridurre i tempi di percorrenza tra Cagliari-Chilivani-Olbia e Cagliari-Chilivani-Porto Torres rispettivamente a due ore e trenta e due ore;

b) l'impiego sulle tratte di cui alla lettera a) dei treni a pendolamento naturale al fine di conseguire la velocizzazione delle linee;

c) il riclassamento a scartamento ordinario, la rettifica e l'elettrificazione della linea ferroviaria Nuoro-Macomer e il suo trasferimento all'ente Ferrovie dello Stato;

d) l'elettrificazione della linea ferroviaria Decimomannu-Iglesias-Carbonia, con estensione fino a Sant'Antioco, e realizzazione del raccordo ferroviario Carbonia-Porto Vesme;

e) lo studio, d'intesa con la Regione e gli enti locali interessati, di una rete metropolitana comprensoriale e urbana nelle città di Cagliari e Sassari anche mediante l'adeguamento

mento di tratte delle linee ferroviarie secondarie esistenti;

f) la costruzione di un numero adeguato di navi traghetto di elevata capacità e velocità, allestite anche per trasporto di treni passeggeri del tipo di cui alla lettera b), da adibire nei collegamenti ferroviari marittimi gestiti dall'ente Ferrovie dello Stato.

Art. 9.

(Cessazione della gestione commissariale delle Ferrovie complementari e ristrutturazione delle linee in concessione)

1. La gestione commissariale delle Ferrovie complementari sarde, delle Strade ferrate sarde e delle Ferrovie meridionali sarde cessa il 31 dicembre 1989.

2. 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 e le modalità di svolgimento dello stesso;

b) l'eventuale trasformazione delle linee da sopprimere in servizi per il trasporto dei passeggeri, anche mediante l'introduzione di nuove tecnologie, nel quadro di un piano di sviluppo e riorganizzazione del sistema regionale dei trasporti.

3. Le linee ferroviarie di cui si determina il mantenimento in esercizio sono contestualmente trasferite alla Regione autonoma della Sardegna la quale con propria legge provvede alla costituzione di un'apposita società a prevalente capitale pubblico che cura la realizzazione delle opere di ammodernamento tecnico e di integrazione nella rimanente rete delle Ferrovie dello Stato e la gestione dei relativi servizi di trasporto, ivi compresi quelli di cui alla lettera e) dell'articolo 8.

TITOLO III
INTERVENTI
NEL SETTORE DELLA VIABILITÀ

Art. 10.

*(Modalità di intervento dell'ANAS
in Sardegna)*

1. L'ANAS, nel quadro di riferimento della 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 e seconda fascia sulle reti classificate di grande comunicazione e fuori rete e agli interventi di trasformazione della strada «Carlo Felice» in autostrada, secondo le priorità stabilite dalla Regione.

2. Per gli interventi non previsti dal piano decennale ma risultanti dalla pianificazione regionale e sostenuti dalle necessarie analisi sociali, economiche e finanziarie, di concerto con la Regione, l'ANAS attiva, anche col contributo regionale, la spesa di flussi finanziari annui proporzionata alle necessità infrastrutturali e alle possibilità date dagli strumenti finanziari ordinari e straordinari.

Art. 11.

(Programmi di viabilità autostradale)

1. Una quota non inferiore al 6 per cento degli importi destinati ai programmi autostradali nazionali è assegnata alla Sardegna sulla base di un programma straordinario di viabilità disposto dalla Regione.

Art. 12.

*(Ufficio speciale
per la viabilità di grande comunicazione)*

1. Al fine di eliminare i ritardi nella progettazione e nella esecuzione delle opere, l'ANAS istituisce in Sardegna un ufficio speciale per la

viabilità di grande comunicazione, con sede a Cagliari, avente specifica competenza nella progettazione e direzione dei lavori riguardanti la rete di grande comunicazione.

2. L'ANAS è autorizzata ad assumere il personale tecnico necessario per l'istituzione dell'Ufficio speciale di cui al comma 1 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. 13.

(Attuazione del piano di manutenzione)

1. 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 sei 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. 14.

(Composizione degli organi societari della Società di navigazione Tirrenia e partecipazione azionaria della Regione)

1. Al fine di assicurare il concorso della Regione autonoma della Sardegna nella gestione delle relazioni marittime che la interessano e di conseguire una più elevata efficienza e qualificazione dei collegamenti svolti dalla Società di navigazione Tirrenia con l'isola, il consiglio di amministrazione, il comitato esecutivo e il collegio sindacale di tale Società è costituito per non meno del 40 per cento da componenti scelti fra persone di elevata e comprovata esperienza e competenza su una

rosa di nomi pari al doppio, indicata dal Consiglio regionale della Sardegna con voto limitato.

2. La Regione sottoscrive attraverso una propria società finanziaria l'1 per cento del capitale azionario della Società di navigazione Tirrenia.

Art. 15.

(Opere portuali)

1. Il Ministro dei lavori pubblici, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, predispone un programma di adeguamento delle opere e delle attrezzature dei sistemi portuali di Cagliari, Olbia e Porto Torres, nonché dei porti industriali di Arbatax, Oristano e Porto Vesme e di quelle dei punti di attracco dei traghetti provenienti dalla Sardegna nei porti di Civitavecchia, Genova, Livorno e Napoli, in relazione al maggiore volume di traffico, calcolato in una proiezione ventennale, e alla maggiore dimensione e frequenza dei vettori.

2. Il programma di cui al comma 1, per la parte riguardante i porti della Sardegna, è predisposto col concorso della Regione.

Art. 16.

(Incremento della flotta della Società di navigazione Tirrenia)

1. Al fine di perseguire gli obiettivi previsti dell'articolo 1, lettera c), e dall'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, la Società di navigazione Tirrenia presenta entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge al Ministro della marina mercantile, e ne dà comunicazione alla Regione autonoma della Sardegna, un piano per l'incremento della flotta di un numero di unità del tipo passeggeri e merci e del tipo solo merci, adeguato a soddisfare la domanda di trasporto marittimo da e per la Sardegna in qualsiasi periodo dell'anno, avuto riguardo al concorso dell'armamento privato.

Art. 17.

(Studio per un vettore ottimale)

1. La Società di navigazione Tirrenia deve predisporre, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, uno studio tecnico-economico per la progettazione di un vettore ottimale destinato ai collegamenti Sardegna-continente adatto, in particolare, a far fronte alle punte di domanda stagionali nelle relazioni più brevi.

2. Analogo studio è predisposto dall'ente Ferrovie dello Stato per il vettore da destinarsi ai collegamenti marittimo-ferroviari tra la Sardegna e la penisola. Esso dovrà tener conto di quanto disposto alla lettera f) dell'articolo 8.

Art. 18.

(Turni particolari e approvvigionamento)

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la Società di navigazione Tirrenia istituisce un turno particolare presso le capitanerie dei porti di Cagliari, Olbia e Porto Torres per la chiamata di ufficiali, sottufficiali e comuni.

2. È fatto obbligo alla Società di effettuare le chiamate del nuovo personale prioritariamente in Sardegna fino a raggiungere una quota percentuale equivalente a quella del traffico che la stessa svolge da e per l'isola; eguale obbligo è fatto per l'approvvigionamento.

Art. 19.

(Direzioni operative della Società di navigazione Tirrenia)

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge è fatto obbligo alla Società di navigazione Tirrenia di istituire nei tre porti fondamentali della Sardegna altrettante direzioni operative dotate di personale e di risorse finanziarie, aventi la funzione di razionalizzare e qualificare i servizi a terra e sulle navi a favore dei passeggeri.

TITOLO V

SISTEMA TARIFFARIO

Art. 20.

*(Sistema tariffario per passeggeri e auto
al seguito)*

1. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge la Società di navigazione Tirrenia e l'ente Ferrovie dello Stato adottano nelle relazioni marittime con la Sardegna, previo parere della Regione, per passeggeri ed auto al seguito e salvo quanto previsto nell'articolo 21, un sistema tariffario commisurato alle distanze e tale da assicurare progressivamente la remuneratività del servizio e la sua contestuale maggiore efficienza.

Art. 21.

*(Tariffa differenziata per i residenti
e gli emigrati)*

1. La Società di navigazione Tirrenia e l'ente Ferrovie dello Stato adottano, previo parere della Regione, una tariffa differenziata, a favore dei passeggeri residenti in Sardegna o degli emigrati e delle auto al seguito, che tenga conto dei maggiori disagi e costi connessi alla condizione di insularità e comunque non superiore al 60 per cento di quella ordinaria.

2. Nei collegamenti marittimi tra la Sardegna e le isole minori il sistema tariffario è stabilito in analogia ai criteri indicati nell'articolo 20 e nel comma 1 del presente articolo.

3. Le compagnie aeree concessionarie delle linee di collegamento tra la Sardegna e la penisola adottano le tariffe in analogia ai criteri stabiliti nell'articolo 20 e nel comma 1 del presente articolo.

Art. 22.

*(Riserva dei posti per i residenti
e gli emigrati)*

1. Per ciascun vettore marittimo, adibito al trasporto di passeggeri e auto al seguito, nelle

relazioni tra la Sardegna e la penisola, è fatta riserva a favore dei residenti nell'isola e degli emigrati di una quota di posti non inferiore al 15 per cento di quelli complessivi. Tale riserva è aperta sette giorni prima dell'imbarco e mantenuta fino a ventiquattro ore dallo stesso.

2. Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge è fatto obbligo alla Società di navigazione Tirrenia di adottare procedure semplificate e di dotare le proprie agenzie delle strumentazioni elettroniche necessarie al fine di facilitare l'accesso alle prenotazioni dei residenti e degli emigrati.

3. Le procedure di cui al comma 2 sono stabilite dalla Società di navigazione Tirrenia d'intesa con la Regione. L'Assessorato regionale ai trasporti, attraverso i propri uffici centrali e periferici, ha facoltà di collegarsi con propri terminali a quelli della Società di navigazione Tirrenia per la verifica continuativa dello svolgimento del traffico da e per la Sardegna.

Art. 23.

(Diritto alle compensazioni)

1. La Società di navigazione Tirrenia, l'ente Ferrovie dello Stato, la Società regionale di navigazione SAREMAR e le compagnie aeree concessionarie delle linee di collegamento tra la Sardegna e la penisola hanno diritto alle compensazioni derivanti dall'applicazione delle tariffe differenziate di cui all'articolo 21.

2. Ai fini della determinazione della misura e delle modalità di erogazione delle compensazioni di cui al comma 1 i Ministri dei trasporti e della marina mercantile, di concerto con i Ministri del tesoro e delle partecipazioni statali, stipulano distinte convenzioni con gli enti e le società di gestione dei diversi vettori.

Art. 24.

(Contributo alle imprese per il trasporto delle merci)

1. Dopo il comma 12 dell'articolo 17 della legge 1° marzo 1986, n. 64, è introdotto il seguente:

«12-bis. - È concesso un contributo pari al 50 per cento rispetto a quello di cui ai commi 11.

e 12, parametrato sulle tariffe ferroviarie, per le merci trasportate su mezzo gommato».

2. Dopo il comma 13 dell'articolo 17 della legge 1° marzo 1986, n. 64, è aggiunto il seguente:

«13-bis.- È concesso un contributo pari al 75 per cento rispetto a quello di cui al comma 13, parametrato sulle tariffe ferroviarie, per i trasporti effettuati su mezzo gommato».

3. Le disposizioni di cui all'articolo 17, commi 11 e 12, della legge 1° marzo 1986, n. 64, nonché quelle aggiuntive previste nei primi due commi del presente articolo, restano in vigore per tutta la durata dell'intervento a favore del Mezzogiorno previsto dalla legge citata.

Art. 25.

(Competenze ministeriali in materia tariffaria)

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

Art. 26.

(Tariffe portuali)

1. Fino all'entrata in vigore di una nuova disciplina sulla gestione delle attività portuali le tariffe di trasporto di cui agli articoli precedenti si intendono comprensive degli oneri portuali.

Art. 27.

(Franchigia doganale)

1. 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.

TITOLO VI

COLLEGAMENTO CON LE ISOLE MINORI

Art. 28.

(Partecipazione azionaria)

1. L'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 15 della legge 5 dicembre 1986, n. 856, è sostituito dal seguente:

«La parte del capitale rimanente, fino al limite massimo del 49 per cento, sarà sottoscritta, nella misura dell'1 per cento, dalla Regione autonoma della Sardegna e, per la parte restante, dagli enti locali interessati, dalla Finmare e da società private».

Art. 29.

(Composizione degli organi sociali)

1. La Regione autonoma della Sardegna indica, con deliberazione della giunta, da adottarsi entro trenta giorni dalla richiesta della Società di navigazione Tirrenia, un numero di rappresentanti in seno al consiglio di amministrazione della Società regionale di navigazione SAREMAR non inferiore al 50 per cento dei suoi componenti. L'amministratore delegato della Società è scelto tra i consiglieri indicati dalla Regione autonoma della Sardegna.

2. Gli atti costitutivi della Società regionale di navigazione SAREMAR sono adeguati alle disposizioni della presente legge entro sei mesi dalla sua entrata in vigore.

Art. 30.

(Programma di incremento del naviglio)

1. La Società regionale di navigazione SAREMAR presenta, entro centottanta giorni dall'entrata in vigore della presente legge, al Ministro della marina mercantile e ne dà comunicazione alla Regione autonoma della Sardegna, un programma per l'incremento

delle unità del tipo passeggeri da destinarsi al collegamento con le isole minori.

Art. 31.

(Istituzione dei servizi)

1. 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. 32.

(Rinvio ad altre norme)

1. Per quanto non espressamente previsto dal presente titolo, si applicano le disposizioni della legge 19 maggio 1975, n. 169, e successive modificazioni e integrazioni.

TITOLO VII

DISPOSIZIONI VARIE

Art. 33.

(Agevolazioni per il trasporto su gomma)

1. All'articolo 8 della legge 20 dicembre 1974, n. 684, è aggiunto il seguente comma:

«Per i collegamenti marittimi con la Sardegna la convenzione di cui al secondo comma è stipulata dal Ministro della marina mercantile, previa intesa con la Regione».

2. Il 30 giugno 1989, in occasione della revisione della sovvenzione di cui al secondo comma dell'articolo 9 della citata legge 20 dicembre 1974, n. 684, si procede alla verifica della convenzione secondo quanto disposto dal comma 1 del presente articolo.

3. Le agevolazioni tariffarie di cui all'articolo 21 annullano ogni altra forma di agevolazione.

Art. 34.

(Disposizioni finanziarie)

1. Agli oneri di cui agli articoli 8, 9, 10, 11, 12 e 13, 15, 16, 17, 19 e 30 si fa fronte a carico, rispettivamente, dei bilanci dell'ente Ferrovie dello Stato, dell'ANAS, del Ministero dei lavori pubblici e della Società di navigazione Tirrenia.

2. L'ente Ferrovie dello Stato, l'ANAS, il Ministero dei lavori pubblici e l'IRI, nella presentazione dei rispettivi programmi pluriennali, in allegato al bilancio annuale e pluriennale dello Stato, evidenziano, in ciascuno degli esercizi corrispondenti, gli stanziamenti destinati all'attuazione della presente legge.

3. Alla copertura degli oneri derivanti dagli articoli 20, 21 e 23 si fa fronte con le risorse di cui all'articolo 9 della legge 20 dicembre 1974, n. 684.