

N. 3195

DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori CADDEO, NIEDDU, BERTONI
e MURINEDDU

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 APRILE 1998

Norme per la continuità territoriale della Sardegna

ONOREVOLI SENATORI. — La questione dei collegamenti marittimi ed aerei della Sardegna con la penisola è stata più volte portata all'attenzione del Parlamento. Con il presente disegno di legge s'intende riproporla al fine di ottenere un concreto intervento del Governo.

Le previsioni della nostra Costituzione impongono che i cittadini abbiano un'uguaglianza di diritti e di doveri. E questo principio fondamentale vale anche quando le condizioni ambientali e geografiche creino disparità che si riflettono sullo sviluppo economico e sociale.

La Sardegna infatti, staccata dal continente, si trova in una condizione di svantaggio competitivo che va preso in considerazione e per quanto possibile attutito.

Nel corso degli ultimi decenni si sono registrati miglioramenti significativi sul sistema dei trasporti da e per la Sardegna. Basti ricordare l'istituzione del servizio traghetti delle ferrovie dello Stato nella linea Golfo Aranci-Civitavecchia, l'immissione in servizio di traghetti di nuova concezione o lo sviluppo del traffico aereo.

Recentemente sono stati programmati e finanziati interventi rilevanti nel sistema aeroportuale e portuale isolano. Ne è prova il finanziamento dell'ammodernamento degli aeroporti ed in particolare dell'adeguamento a *standard* internazionali dell'aeroporto di Cagliari. Contestualmente è in fase di ammodernamento anche il complessivo sistema portuale e sta per decollare il porto canale di Cagliari.

Questi programmi, se e quando saranno portati a compimento, consentiranno un netto miglioramento dei collegamenti marittimi ed aerei. È necessario però affrontare anche il problema dei costi attuali di trasporto perchè solo una visione globale del proble-

ma potrà permettere di individuare le necessarie soluzioni e di inserire la Sardegna in condizioni paritarie nel sistema economico nazionale e internazionale.

La penalizzazione più grande consiste nel fatto che il trasporto delle persone e delle cose dalla Sardegna al continente e viceversa è obbligato all'uso della nave o dell'aereo. E la conseguenza immediata è il consistente aggravio dei costi di trasporto che è molto più oneroso rispetto all'utilizzo del treno o dell'auto consentito alle imprese e ai cittadini nella parte continentale della nazione.

Un miglioramento della situazione è atteso dalle politiche di liberalizzazione del trasporto aereo e del cabotaggio. Ma gli effetti di questa scelta, operata per impulso dell'Unione europea, non sono ancora percepibili nè lo saranno in modo apprezzabile nel breve periodo.

Tutto questo suggerisce un intervento per rimuovere, almeno parzialmente, le condizioni di svantaggio dei cittadini e delle imprese sarde con un'azione che riduca i costi del trasporto per via marittima e le tariffe del trasporto aereo. Nell'ambito di queste considerazioni il presente disegno di legge attira l'attenzione sulla tassa portuale e sugli effetti distorsivi che essa ha nel trasporto delle merci per le imprese manifatturiere operanti in Sardegna.

La legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'estensione generalizzata della tassa portuale ha avuto pesanti ricadute sulle imprese sarde aumentando i costi di trasporto e aggravando la loro discriminazione.

La dimostrazione di quest'affermazione sta nel fatto che nel 1995 in Sardegna sono state pagate tasse portuali per 39,7 miliardi. Si tratta di una somma rilevante specie se la si rapporta al volume dei traffici e delle

attività economiche dell'isola e soprattutto se la si paragona ai 67,3 miliardi riscossi dal fisco nei porti della Liguria.

Da questi dati risulta evidente che per un'azienda di trasformazione, che svolga la sua attività in Sardegna e che riceva le materie prime via mare e che debba successivamente trasportare il prodotto finito fuori dall'isola, l'applicazione della tassa comporta una ingiustificata moltiplicazione dei costi. Esistono infatti dei casi in cui la tassa è pagata anche quattro volte per lo stesso prodotto.

Il *gap* naturale dell'insularità diventa in questo modo esageratamente penalizzante e di conseguenza è necessario introdurre dei correttivi che riducano le disparità nell'accesso ai mercati.

Il disegno di legge, come recita l'articolo 1, è perciò finalizzato a promuovere il principio della continuità territoriale.

L'articolo 2 prevede la concessione alle imprese industriali di trasformazione, con

sede di stabilimento ubicato in Sardegna, di incentivi in forma automatica per ridurre il peso della tassa portuale. In particolare è concesso un credito d'imposta pari all'80 per cento dell'importo della tassa e della soprattassa di ancoraggio pagate nei porti sardi.

L'articolo 3 prevede per i residenti in Sardegna una riduzione delle tariffe di trasporto aereo di linea tra la Sardegna e gli aeroporti di Roma e di Milano fino ad un massimo del 30 per cento del costo al netto dell'IVA. Le modalità di applicazione della riduzione delle tariffe saranno definite dal Ministro dei trasporti e della navigazione d'intesa con la regione autonoma della Sardegna.

L'articolo 4 definisce la copertura finanziaria del provvedimento che ammonta complessivamente a 45 miliardi annui, 20 per il credito d'imposta alle imprese e 25 per la riduzione delle tariffe del trasporto dei passeggeri.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge persegue la finalità di promuovere il principio della continuità territoriale tra la Sardegna ed il continente.

Art. 2.

(Credito d'imposta)

1. Sono concessi alle imprese industriali di trasformazione con sede di stabilimento ubicata in Sardegna, ad eccezione di quelle di distillazione del petrolio, nei limiti stabiliti dall'Unione europea in materia di aiuti statali alle imprese e nei corrispondenti limiti compatibili con gli stanziamenti di bilancio di cui all'articolo 4, incentivi in forma automatica, fruibili tramite crediti d'imposta.

2. Il credito d'imposta è calcolato fino al limite dell'80 per cento dell'importo delle tasse e delle soprattasse di ancoraggio di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, e successive modificazioni, pagate per operazioni di commercio in un porto della Sardegna.

3. Il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto, da emanare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, stabilisce le norme di attuazione delle agevolazioni fruibili nel pagamento della imposte che affluiscono al conto fiscale previsto dalla legge 30 dicembre 1991, n. 413, e successive modificazioni, ivi incluse quelle dovute in qualità di sostituto d'imposta, detraendo l'importo dell'agevolazione dai versamenti da effettuare.

Art. 3.

(Compensazioni tariffarie nei collegamenti aerei con il continente)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione è autorizzato a concedere riduzioni, per i residenti sull'isola, sulle tariffe di trasporto aereo di linea tra la Sardegna e gli aeroporti di Roma e Milano.

2. Con decreto ministeriale, il Ministro dei trasporti e della navigazione stabilisce, d'intesa con la regione Sardegna, le modalità di applicazione delle riduzioni di cui al comma 1, l'individuazione delle linee aeree ed il numero dei voli, la determinazione della percentuale di riduzione nella misura massima del 30 per cento delle tariffe normali al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e le modalità di rimborso alle società di navigazione aerea.

Art. 4.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione degli articoli 2 e 3, valutati rispettivamente in lire 20 miliardi annui e lire 24 miliardi annui, si provvede mediante corrispondente riduzione delle stanziamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1998-2000, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno finanziario 1998, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

