

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 730

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato MARRAS

Disposizioni per il rilancio dell'economia oristanese

*Presentata il 16 maggio 2006*

ONOREVOLI COLLEGHI! — Secondo un'indagine condotta dall'Istituto Tagliacarne sulla qualità delle infrastrutture nazionali, fissato a 100 l'indice medio nazionale, nel 2003 il nord si attestava a 114, il sud a 78, la Sardegna a 57. All'interno della realtà sarda, poi, la situazione si presentava ulteriormente articolata. Alla posizione di Cagliari, fissata a 58, seguiva quella di Oristano con 55,7, di Sassari con 48,5 e, ultima, di Nuoro con 32,9.

Valutando la dotazione infrastrutturale secondo la graduatoria nazionale delle province, Oristano si collocava al novantesimo posto e Cagliari all'ottantasettesimo, con un divario tra la provincia sarda più attrezzata e la prima dell'elenco, Trieste, di ben 190 punti di differenza.

Dai dati ISTAT invece risulta che la base occupazionale della Sardegna ha re-

gistrato nell'ultimo quindicennio un aumento di circa il 7 per cento, superiore a quella nazionale. Tuttavia, a Oristano circa il 10 per cento della forza lavoro è ancora occupato nell'agricoltura, mentre la disoccupazione è a circa il 17,5 per cento con una punta del 30 per cento di disoccupazione femminile; desta preoccupazione la crescita della percentuale del lavoro nero.

Da una indagine promossa dal consorzio industriale oristanese risulta che il benessere socio-economico della provincia è tra i più bassi d'Italia. L'indice di vecchiaia è di 22 punti più alto che nel resto dell'isola, segnale di emigrazione. La quota di occupati in agricoltura è invece più alta, segno di arretratezza. La provincia contribuisce solo per il 2 per cento all'*export* regionale. Il prodotto interno

loro (PIL) oristanese, rilevato nel 1999, era pari a 3.250 miliardi di lire, solo l'8,5 per cento del PIL regionale, inferiore al peso della popolazione.

La Confartigianato segnala una vigorosa crescita delle imprese artigiane in Sardegna, un dato positivo che premia la scelta di far accedere le imprese di capitale nell'artigianato. Tra il 2001 e il 2002 ad Oristano esse sono cresciute del 2,6 per cento, superando le 7.000 unità.

L'unica nota realmente positiva viene dal turismo per il quale il 2002, ma si scontano gli effetti dell'attentato alle Torri gemelle di New York, è stato un anno *record* nella provincia di Oristano. Sono stati registrati oltre 88 mila arrivi (+10,4 per cento) e 306 presenze (+2,5 per cento) a maggioranza italiana (85 per cento).

Questo assieme di dati mostra come quella oristanese sia una realtà economica foriera di ampie possibilità di sviluppo, possibilità tuttavia bruciate o limitate dall'isolamento e dalla scarsità di infrastrutture che affliggono l'intera isola, ma in particolare l'oristanese, situato nel lato ovest dell'isola e quindi assai più remoto delle province situate a est o a sud della Sardegna.

Va dato atto sia alla regione che alla provincia e al comune di avere avviato ogni possibile azione di sviluppo a valere sulle risorse nazionali o comunitarie. Senza tenere conto delle numerose iniziative in tema culturale e di recupero degli ambienti urbani, nel solo periodo 2002-2003:

1) sono stati siglati due piani integrati territoriali (PIT):

a) Oristano 2, che prevede interventi nei comuni di Arborea, Marrabiu, Terralba, Palmas Arborea per opere nel campo agroindustriale e ambientale. Le risorse sono pari a 28 milioni di euro;

b) Oristano 3, che prevede interventi nel settore del recupero dei centri storici e di creazione di strutture sportive nelle aree di Barigadu, Ghilarzese, Marmilla e Grighine. Costo 22 milioni di euro;

2) è iniziata la definizione dei progetti per il patto territoriale *Oristano svi-*

*luppo* a cura della provincia. Imprese e operatori economici sono stati invitati a presentare idee-progetto per investimenti nei settori estrattivo, manifatturiero, produzione e distribuzione di energia elettrica, gas e acqua. Il bando è stato promosso nel quadro delle iniziative per l'attuazione del complemento di programmazione al Por Sardegna 2000-2006 con riferimento alle delibere del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) del 21 marzo 1997 e dell'11 novembre 1998 e alla circolare del Ministero delle attività produttive del 18 febbraio 2003;

3) il Consorzio ha speso 28 milioni di euro, già stanziati dalla regione, per interventi infrastrutturali. Nell'elenco dei lavori ci sono: l'ampliamento della discarica di Bau Craboni per i rifiuti solidi urbani, il completamento del raccordo ferroviario, impianti e capannoni per lo stoccaggio e la lavorazione delle merci, impianti per lo stoccaggio di carbone, zolfo e altri prodotti alla rinfusa, l'acquisizione e la urbanizzazione di nuove aree per l'insediamento di 34 nuove imprese;

4) è iniziata la definitiva approvazione presso il CIPE del contratto di programma presentato dal Consorzio turistico Sardegna-ovest. La giunta regionale ha dato il via alla sua quota di cofinanziamento pari a 35,98 milioni di euro (il 25 per cento). Il contratto prevede 40 iniziative promosse da altrettanti imprenditori per un importo complessivo di circa 178 milioni di euro di cui circa 116 a titolo di finanziamento agevolato. I progetti per i quali è stato chiesto il finanziamento sono localizzati nei comuni di Cabras, San Vero Milis, Narbolia, Santulussurgiu, Abbasanta, Ghilarza, Sedilo, Sorradile, Bauladu, Oristano, Santa Giusta, Arborea, Uras e Mogoro e riguardano in particolare la realizzazione di alberghi, *residence* e villaggi turistici;

5) il comune ha dato parere favorevole alla realizzazione dell'impianto di produzione di energia elettrica da biogas. La discarica è del Consorzio, gestita dalla

società Intercantieri Vittadello, in attesa delle autorizzazioni ministeriali;

6) il comune ha aderito ad Agenda 21 con un progetto denominato « *Isola 21-Innovazione e sostenibilità* » destinato a creare una rete di collaborazione tra amministratori, operatori economici, cittadini ed associazioni per favorire il corretto sviluppo della provincia. Il costo è di 120.000 euro di cui 84.000 a carico del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Tuttavia resta il *gap* infrastrutturale e dei collegamenti « mare-aria-terra ». Per tali motivi la presente proposta di legge si concentra unicamente su questi due aspetti dello sviluppo della provincia di Oristano. Non va dimenticato che la riforma del titolo V della parte seconda della Costituzione affida alle regioni la competenza esclusiva per quel che riguarda porti ed aeroporti, pertanto, ove necessario, ci si limita a finanziare progetti per i quali da tempo sono state gettate le basi, ma che attendono la necessaria assegnazione di risorse per essere completati.

L'articolo 1 istituisce la zona franca oristanese. Com'è noto lo statuto speciale per la Sardegna prevede l'istituzione di diverse zone franche nella regione. L'attuazione legislativa però è giunta solo con il decreto legislativo 10 marzo 1998, n. 75, mentre solo a Cagliari è stato disposto l'avvio effettivo di questo importante volano di sviluppo. La zona istituita ricomprende l'area del consorzio, configurandosi come zona franca industriale.

L'articolo 2 reca interventi per il porto di Oristano. Con la legge 1° agosto 2002, n. 166, il cosiddetto « collegato infrastrutture », il porto di Oristano è stato riclassificato tra quelli di maggior rilievo a livello nazionale. L'intervento proposto prevede di istituire un'autorità portuale al fine di avviare un volano di sviluppo per quella che è la porta occidentale marit-

tima dell'Italia. A valere poi sulle risorse a disposizione per l'ammodernamento e la riqualificazione dei porti, sono stanziati 3 milioni di euro per ciascuno degli anni 2006 e 2007, per l'accensione di mutui in grado di attivare risorse tra i 50 ed i 100 milioni di euro nel prossimo quindicennio.

L'articolo 3 contiene interventi per l'aeroporto di Oristano. La realizzazione di un moderno aeroporto rappresenta un punto centrale per la pianificazione dello sviluppo turistico e commerciale. Per l'aeroporto di Fenosu è stato individuato il soggetto gestore, in attesa dei 3 milioni di euro bloccati in provincia per un certo periodo. Tuttavia si è ancora ben lontani dalla definizione di un'adeguata struttura. L'articolo in oggetto prevede la dichiarazione di « aeroporto di interesse nazionale » e la predisposizione di un piano di sviluppo che equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere, costituendo modifica al piano regolatore. Stanzia inoltre 30 milioni di euro nel triennio 2006-2008.

L'articolo 4, infine, reca interventi per l'ammodernamento della strada statale n. 131. La strada in oggetto costituisce la spina dorsale della viabilità sarda. I lavori di ammodernamento a cura dell'Ente nazionale per le strade procedono con estrema lentezza e con il conseguente tributo di vittime della strada. Il 22 marzo del 2003 l'allora Ministro delle infrastrutture e dei trasporti Lunardi confermò che la strada è opera di preminente interesse nazionale da inserire nell'apposito programma strategico-infrastrutturale. L'articolo in oggetto attua questa presa di posizione, integrando a tal fine sia il Programma strategico, che l'intesa stipulata tra la regione e lo Stato nel 1999. Per il completamento dell'opera si provvede a stornare 5 milioni di euro, per ciascuno degli anni 2006 e 2007, dai fondi predisposti nel citato « collegato infrastrutture ».

## PROPOSTA DI LEGGE

—

## ART. 1.

*(Istituzione e delimitazione della zona franca prevista dal decreto legislativo 10 marzo 1998, n. 75).*

1. La zona franca prevista nel comune di Oristano dal decreto legislativo 10 marzo 1998, n. 75, in attuazione dell'articolo 12 dello statuto speciale per la regione Sardegna, approvato con legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3, e successive modificazioni, è istituita entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, nel rispetto delle disposizioni di cui ai regolamenti (CEE) n. 2913/92 del Consiglio, del 12 ottobre 1992, e n. 2454/93 della Commissione, del 2 luglio 1993, e successive modificazioni.

2. Ai fini dell'istituzione della zona franca di cui al comma 1, la regione Sardegna, su proposta del comune di Oristano, individua il soggetto gestore e determina la delimitazione dell'area interessata, ricomprendendovi, oltre l'area portuale, anche l'area di insediamento del consorzio industriale oristanese. Si applicano, in quanto compatibili, le disposizioni del decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 7 giugno 2001, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 31 luglio 2001.

## ART. 2.

*(Interventi per il porto di Oristano).*

1. Il comma 5 dell'articolo 36 della legge 1° agosto 2002, n. 166, è sostituito dal seguente:

« 5. Ai sensi della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, il porto di Oristano è classificato porto di rilevanza economica nazionale mediante

inserimento nella categoria II, classe II, di cui alla lettera c) del comma 1 dell'articolo 4 della medesima legge n. 84 del 1994, anche in deroga al disposto del comma 8 dell'articolo 6. Per la realizzazione di opere infrastrutturali di ampliamento, di ammodernamento e di riqualificazione sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 3.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2006 e 2007 a valere sulle risorse di cui al comma 2 del presente articolo; si applicano le disposizioni di cui all'articolo 9 della legge 30 novembre 1998, n. 413 ».

### ART. 3.

*(Interventi per l'aeroporto di Oristano).*

1. L'aeroporto di Oristano è dichiarato aeroporto di interesse nazionale. La regione Sardegna, in accordo con il comune di Oristano, su proposta del soggetto gestore, approva un piano di potenziamento e di ampliamento della struttura. L'approvazione dei progetti equivale, a tutti gli effetti, a dichiarazione di pubblica utilità, di indifferibilità e di urgenza delle opere e costituisce modifica al piano regolatore.

2. Per l'attuazione delle finalità di cui al comma 1 è autorizzata la spesa di 10.000.000 di euro per ciascuno degli anni 2006, 2007 e 2008. Al relativo onere si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2006-2008, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2006, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## ART. 4.

*(Interventi per l'ammodernamento della strada statale n. 131).*

1. Ad integrazione del programma nazionale per la realizzazione delle infrastrutture strategiche di interesse nazionale, di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e successive modificazioni, e alla deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 121 del 21 dicembre 2001, pubblicata nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 68 del 21 marzo 2002, nonché dell'intesa istituzionale di programma tra il Governo e la regione Sardegna, approvata con deliberazione CIPE n. 31 del 19 febbraio 1999, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 127 del 2 giugno 1999, per il completamento delle opere di ammodernamento e di messa in sicurezza della strada statale n. 131 sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2006 e 2007.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, valutato in 5 milioni di euro per l'anno 2006 e in 10 milioni di euro a decorrere dall'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 13, comma 1, della citata legge n. 166 del 2002.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

PAGINA BIANCA

€ 0,35



\*15PDL0039210\*