



REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

DELIBERAZIONE N. 42/15 DEL 22.10.2019

Oggetto: Avvio del procedimento per il riequilibrio dell'insularità della Sardegna. Attuazione dell'articolo 13 dello Statuto Speciale e dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42.

L'Assessore dei Lavori Pubblici, d'intesa con il Presidente, ricorda che uno degli obiettivi principali dell'attuale legislatura è quello di ottenere dallo Stato il riconoscimento del grave e permanente svantaggio naturale derivante dall'insularità e l'adozione di misure adeguate a garantire alla popolazione isolana un'effettiva parità ed un reale godimento dei diritti individuali inalienabili.

L'attivazione del procedimento per il riequilibrio dell'insularità della Sardegna in attuazione dell'articolo 13 dello Statuto Speciale e dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, nasce dall'esigenza di assicurare alle famiglie e alle imprese sarde pari opportunità e pari diritti rispetto ai cittadini europei.

L'Assessore dei Lavori Pubblici riferisce che l'avvio del procedimento in parola si inserisce in un percorso che si è sostanziato nella proposta di legge di iniziativa popolare, sottoscritto da oltre 100mila cittadini, di modifica dell'articolo 119 della Costituzione che prevede l'inserimento del principio di insularità, già contemplato nella Carta costituzionale, seppur in misura insufficiente, ma venuto meno a seguito della riforma del Titolo V della Costituzione nel 2001.

Con la presente deliberazione si intende avviare un processo che introduca in termini puntuali la questione relativa alla definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione e alla compensazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, alla base della determinazione certa e oggettiva, oltre che politica, dei trasferimenti di risorse e delle azioni da attuare. L'obiettivo è definire con certezza la misurazione del livello di penalizzazione permanente che l'isola subisce a causa della posizione geografica, sia sul piano economico sia sul piano sociale, per poi affrontare il problema dei poteri legati alla specialità e all'autonomia della Sardegna.

In particolare, il nuovo rapporto tra Stato e Regione deve essere incentrato sulla questione del deficit infrastrutturale, dei servizi e sulle risorse locali: i collegamenti e la continuità territoriale interna ed esterna, i trasporti (stradali, ferroviari, aerei, marittimi), l'infrastrutturazione della rete idrica, l'ambiente (depurazione e monitoraggio dell'acqua, ciclo dei rifiuti, salubrità dell'aria, clima e dissesto idrogeologico, aree naturali), l'energia (energia elettrica, raccolta, gestione e fruizione delle acque),



l'infrastrutturazione della tecnologia dell'innovazione (es. la banda larga), il servizio sanitario, l'istruzione, i beni culturali e paesaggistici.

A tale proposito, l'Assessore richiama l'articolo 22 (Perequazione infrastrutturale) della legge n. 42 del 2009, che dispone quanto segue:

"In sede di prima applicazione, il Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con il Ministro per le riforme per il federalismo, il Ministro per la semplificazione normativa, il Ministro per i rapporti con le regioni e gli altri Ministri competenti per materia, predispone una ricognizione degli interventi infrastrutturali, sulla base delle norme vigenti, riguardanti le strutture sanitarie, assistenziali, scolastiche nonché la rete stradale, autostradale e ferroviaria, la rete fognaria, la rete idrica, elettrica e di trasporto e distribuzione del gas, le strutture portuali ed aeroportuali. La ricognizione è effettuata tenendo conto, in particolare, dei seguenti elementi:

...

g) specificità insulare con definizione di parametri oggettivi relativi alla misurazione degli effetti conseguenti al divario di sviluppo economico derivante dall'insularità, anche con riguardo all'entità delle risorse per gli interventi speciali di cui all'articolo 119, quinto comma, della Costituzione".

L'Assessore richiama, inoltre, l'articolo 3 della Costituzione italiana, il quale dispone quanto segue:

"Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e la uguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese".

È indispensabile, per questo motivo, un modello di analisi dell'insularità che consenta di definire una serie di indicatori al fine di porre le basi per una concreta e reale valutazione del rapporto tra esigenze di infrastrutturazione e fabbisogni finanziari. Un modello che metta dunque in discussione gli attuali criteri di distribuzione delle risorse disponibili.

Per comprendere il divario insulare e la costante penalizzazione che da sempre grava sulla Sardegna è possibile fare riferimento alle informazioni messe a disposizione da "Atlante statistico territoriale delle infrastrutture", elaborato dall'ISTAT, che contiene un ampio panorama di dati sulla dotazione e la funzionalità delle infrastrutture, dal quale emergono valori di comparazione assolutamente emblematici dell'assenza di uniformità di trattamento, di coesione e unità nazionale.



L'Assessore riporta, a titolo esemplificativo, i valori indicati con riferimento al comparto delle reti ferroviarie: l'indice è di 100 per l'Italia, di 87,81 per il Mezzogiorno, di appena 15,06 per la Sardegna. A questi indici infrastrutturali di dotazione si aggiungono le analisi compiute dal "Centro ricerche economiche, sociologiche e di mercato" (CRESME) in relazione alle risorse finanziarie pro capite e territoriali stanziare negli ultimi dieci anni a favore delle infrastrutture, contenute nel rapporto del 2 luglio del 2010 predisposto a seguito della deliberazione dell'ufficio di presidenza dell'VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati del 22 luglio 2009.

Nell'analisi che si propone, prescindendo da ulteriori articolazioni e interdipendenze, come per esempio il divario conseguente all'insularità, sono stati presi in esame due parametri oggettivi, quali quello territoriale (spesa per chilometro quadrato) e quello demografico (spesa pro capite).

Con riferimento allo stanziamento per chilometro quadrato, il parametro preso in esame è quello della superficie territoriale dal quale emerge che il valore medio nazionale del costo dell'intero programma decennale risulta pari a circa 1,190 milioni di euro per chilometro quadrato.

Sono nove le regioni con valori superiori a questa media nazionale: innanzitutto la Liguria, che sfiora i 4 milioni per chilometro quadrato, seguita dalla Calabria, con 3 milioni. Tra il milione e i due milioni si attestano alcune regioni più estese, nell'ordine la Lombardia, il Veneto, la Sicilia e la Campania. Seguono tra le altre il Molise, il Friuli e il Piemonte. Leggermente al di sotto della media il Lazio. Ultime della graduatoria risultano la Sardegna con circa 237.000 euro per chilometro quadrato e le Marche con poco più di 225.000 euro per chilometro quadrato.

La rappresentazione economica del divario nella pianificazione infrastrutturale del Paese riporta un dato talmente macroscopico da evidenziare una vera e propria emergenza nazionale sul piano della coesione economica ed infrastrutturale, minando i presupposti fondamentali della stessa Carta costituzionale in termini di coesione nazionale, eguaglianza tra cittadini e libertà.

Tale analisi assume una valenza ancor più significativa con riferimento al dato relativo al valore pro capite dell'investimento infrastrutturale nel nostro Paese, oggi stimato per l'intero programma infrastrutturale pari ad una media di circa 6.000 euro ad abitante se si considera l'intero costo, quindi compresa la quota non ripartibile a livello regionale (14.143 milioni di euro).

Il valore pro capite maggiore lo fa registrare la Calabria con circa 23.000 euro ad abitante, seguono il Molise con oltre 18.000 euro, la Basilicata con 14.000 euro, la Liguria con 13.000 euro, il Friuli e l'Umbria con oltre 8.000 euro. Tra le regioni più estese, al di sopra della media regionale si collocano: la Sicilia con oltre 7.000 euro, il Piemonte, con un importo leggermente inferiore (6.978



euro) e il Veneto con oltre 6.000 euro. L'Emilia Romagna supera i 5.000 euro, la Lombardia registra un valore intorno ai 4.000 euro, al pari della Toscana, mentre Lazio e Campania si attestano sui 3.000 euro. Per la Sardegna si registrano 3.423 euro pro capite.

Ad oggi la contabilità nazionale descritta nei Conti Pubblici Territoriali al 2017 (CPT) conferma sia la penalizzazione subita dalla Sardegna, sia l'estrema diversificazione tra regioni che caratterizza la spesa relativa all'amministrazione, al funzionamento e al supporto della mobilità e delle reti infrastrutturali. In particolare l'indicatore della spesa totale per kmq da parte delle amministrazioni centrali e delle imprese pubbliche nazionali nel settore della viabilità, comprensiva degli investimenti per la realizzazione, il funzionamento, l'utilizzo e la manutenzione di strade, autostrade, illuminazione pubblica, trasporto ferroviario, marittimo, aereo, lacuale e fluviale, compresi porti, aeroporti, stazioni, interporti, degli investimenti per le attività e i servizi connessi ai sistemi e infrastrutture per trasporto su strada, il finanziamento e la gestione di linee di trasporto pubblico le sovvenzioni per l'esercizio e le strutture delle ferrovie in concessione, è pari per la Sardegna a 18.847,32 euro, che rappresenta il valore più basso in assoluto, ben al di sotto della media nazionale (pari a 48.520,88 euro). Il valore massimo pari a 123.797,53 euro si registra per la Regione Liguria.

Stessa situazione di divario è registrata dall'indicatore che misura la spesa totale per chilometro quadro relativa agli investimenti nelle reti infrastrutturali da parte delle amministrazioni centrali e delle imprese pubbliche nazionali comprendente (oltre al settore delle telecomunicazioni) il settore dell'energia, un settore cruciale anche con riferimento agli obblighi oggi imposti dalla politica energetica e ambientale nazionale in materia di efficienza e sicurezza energetica, utilizzo di fonti rinnovabili e mercato unico dell'energia e competitività (vedi il Piano Nazionale integrato per il clima e l'energia e il quadro comunitario per l'energia e il clima al 2030). In particolare la spesa totale per kmq che comprende gli investimenti relativi all'impiego delle fonti di energia quali combustibili, petrolio e gas naturali, combustibili nucleari, energia elettrica e non elettrica e i contributi per la realizzazione di interventi in materia di risparmio energetico e di sviluppo delle fonti rinnovabili. Il valore dell'indicatore in questione posiziona la Regione Sardegna agli ultimi posti con un valore di 97.863,27 euro (media 205.605,32 euro, valore massimo 736.862,04 euro per la Regione Lazio).



Al divario consegue un sistema infrastrutturale inadeguato ed insufficiente, con una rete viaria carente sia per quanto riguarda l'estensione e lo sviluppo, che per la qualità delle prestazioni ed i servizi offerti. La Sardegna è infatti l'unica regione italiana che non prevede tronchi autostradali all'interno del suo territorio.

I dati emersi configurano un gravissimo divario di trattamento tra regioni che, anche escludendo opere interregionali o di interesse nazionale, costituisce un vero e proprio ulteriore limite alla coesione nazionale che l'azione della Regione Sardegna, partendo dalla presente deliberazione, si propone di superare mediante l'utilizzo di parametri oggettivi e obiettivi.

Le stesse modalità di misurazioni oggettive dovranno essere adottate per quantificare i disagi sopportati dalla popolazione sarda negli spostamenti verso il resto d'Italia e i maggiori costi sostenuti dai viaggiatori per raggiungere l'Isola rispetto alle altre mete del Continente.

Per queste ragioni, prosegue l'Assessore dei Lavori Pubblici, è indispensabile avviare il processo per colmare il divario tra la Sardegna e l'Italia, tra la Sardegna e l'Europa, attraverso l'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42 del 2009, disposizione ancora oggi inattuata, per la quale si rende necessario procedere, di concerto con gli Enti Locali Territoriali, alla predisposizione di una articolata proposta di legge, concordata con il Consiglio Regionale, sulla quale intraprendere un serrato e leale confronto con lo Stato, che conduca all'approvazione finale con legge dello Stato.

La Giunta regionale, condividendo quanto proposto dall'Assessore dei Lavori Pubblici, di intesa con il Presidente, visto il parere favorevole di legittimità del Direttore generale dell'Assessorato dei Lavori Pubblici

DELIBERA

- di avviare il percorso volto all'attuazione dell'articolo 22 della legge n. 42/2009 anche attraverso una richiesta al Parlamento affinché deleghi il Governo per l'attuazione del citato articolo;
- di demandare ad un successivo provvedimento della Giunta l'individuazione delle proposte da negoziare con lo Stato ed, in particolare, individuare oltre all'indice ordinario per misurare la perequazione, un coefficiente insulare che consenta un corretto incremento dei trasferimenti destinati alla Sardegna;
- di incaricare le Direzioni generali competenti nelle materie interessate di effettuare le analisi e



- gli approfondimenti necessari per l'elaborazione di un documento tecnico da presentare alla Giunta regionale per la formalizzazione della proposta;
- di dare mandato alla Direzione generale dei Lavori Pubblici di promuovere ogni iniziativa finalizzata all'acquisizione dei contributi tecnici curati dagli altri Assessorati competenti e di recepire gli elaborati in un documento unitario e condiviso entro due mesi dall'approvazione della presente deliberazione;
 - di inviare la presente deliberazione al Presidente del Consiglio regionale e al Presidente del Consiglio dei Ministri.

Letto, confermato e sottoscritto.

Il Direttore Generale

Silvia Curto

Il Presidente

Christian Solinas