

ATTO CAMERA

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA IN  
COMMISSIONE 5/02633**

## Dati di presentazione dell'atto

Legislatura : **17**Seduta di annuncio : **211 del 14/04/2014**

## Firmatari:

Primo firmatario: **BIASOTTI SANDRO**Gruppo: **FORZA ITALIA - IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE**Data firma: **14/04/2014**

Cofirmatario	Gruppo	Data firma
CICU SALVATORE	FORZA ITALIA - IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE	14/04/2014

## Commissione assegnataria:

Commissione **IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)**

## Destinatari:

Ministero destinatario :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Attuale delegato a rispondere e data delega :

**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 14/04/2014**

## Partecipanti allo svolgimento/discussione :

<b>ILLUSTRAZIONE</b>		<b>15/04/2014</b>
CICU SALVATORE	FORZA ITALIA - IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE	
<b>RISPOSTA GOVERNO</b>		<b>15/04/2014</b>
DEL BASSO DE CARO UMBERTO	SOTTOSEGRETARIO DI STATO INFRASTRUTTURE E TRASPORTI	
<b>REPLICA</b>		<b>15/04/2014</b>
CICU SALVATORE	FORZA ITALIA - IL POPOLO DELLA LIBERTA' - BERLUSCONI PRESIDENTE	

## Fasi iter :

**DISCUSSIONE IL 15/04/2014****SVOLTO IL 15/04/2014****CONCLUSO IL 15/04/2014**

TESTO ATTO

**Atto Camera****Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-02633**

presentato da

**BIASOTTI Sandro**

testo di

**Lunedì 14 aprile 2014, seduta n. 211**

BIASOTTI e CICU. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* — Per sapere — premesso che:

con provvedimento n. 24405, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nella sua adunanza dell'11 giugno 2013, ha deliberato che le società Moby spa, SNAV spa, Grandi Navi Veloci spa e Marininvest srl hanno posto in essere un'intesa finalizzata all'aumento dei prezzi per i servizi di trasporto passeggeri nella stagione estiva 2011 sulle rotte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia e Genova-Porto Torres e le ha di conseguenza sanzionate in via amministrativa;

tale «cartello» ha portato ad un decremento di quasi un milione di passeggeri nelle tratte Civitavecchia-Olbia, Genova-Olbia e Genova-Porto Torres, arrecando un danno concreto ed evidente al sistema economico sardo;

la Corte Costituzionale in data 16 luglio 2013 ha sancito l'obbligatorietà dell'intesa tra Governo e regione Sardegna per modificare la convenzione sui collegamenti marittimi con l'isola;

la regione Sardegna aveva impugnato, con ricorso notificato il 12 ottobre 2012, fra l'altro, l'articolo 6, comma 19, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95 (Disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica con invarianza dei servizi ai cittadini nonché misure di rafforzamento patrimoniale delle imprese del settore bancario), convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, per violazione del principio di leale collaborazione, dell'articolo 53 della legge costituzionale 26 febbraio 1948, n. 3 (Statuto speciale per la Sardegna), nonché degli articoli 3, primo comma, lettera *p*), 4, primo comma, lettere *f*) e *g*), e 6 dello stesso statuto speciale, quest'ultimo articolo in relazione all'articolo 3 e all'articolo 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato - legge finanziaria 2007);

la norma censurata prevedeva che «Le convenzioni di cui all'articolo 1, comma 5-bis, lettera *f*), del decreto-legge 5 agosto 2010, n. 125, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° ottobre 2010, n. 163, stipulate con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione. Ogni successiva modificazione ovvero integrazione delle suddette convenzioni è approvata con decreto del Ministro delle infrastrutture e trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sentite le regioni interessate»;

a parere della regione Sardegna, la disposizione impugnata determinava l'esclusione della regione stessa dal procedimento avente ad oggetto le convenzioni con i soggetti che gestiscono il servizio di trasporto marittimo fra la Sardegna e il continente: esclusione totale nella parte in cui si prevedeva che tali convenzioni si intendessero approvate e producessero effetti a far data dalla sottoscrizione, senza la partecipazione della regione al relativo procedimento;

la situazione della regione autonoma Sardegna in ordine ai collegamenti marittimi è del tutto peculiare, a causa della sua insularità, che rende la corretta gestione di tali collegamenti essenziale per lo sviluppo industriale e turistico dell'isola e per il soddisfacimento dei diritti dei suoi residenti;

l'articolo 53 dello statuto speciale per la Sardegna stabilisce, che «La regione è rappresentata nella elaborazione delle tariffe ferroviarie e della regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione e trasporti terrestri, marittimi ed aerei che possano direttamente interessarla», con ciò comportando la diretta presenza della regione nei relativi procedimenti;

l'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006 ha disposto che «alla regione Sardegna sono trasferite le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde) e le funzioni relative alla continuità territoriale»;

la «continuità territoriale» è di competenza specifica della regione, sia sul piano legislativo che su quello della gestione amministrativa, sia per l'espressa previsione normativa sopra riportata, sia in forza del cosiddetto «principio del parallelismo» di cui

all'articolo 6 dello statuto speciale, in base al quale la regione ha potestà legislativa anche nelle materie in cui ha potestà amministrativa (sul punto viene richiamata la sentenza della Corte costituzionale n. 51 del 2006);

la norma dichiarata incostituzionale violava altresì le seguenti disposizioni dello statuto speciale: a) l'articolo 53, che impone la diretta partecipazione della Regione ai procedimenti che interessano i trasporti da e per il continente; b) l'articolo 3, primo comma, lettera p), che riconosce alla regione potestà legislativa esclusiva nella materia «turismo», in quanto è specifico interesse regionale assicurare collegamenti efficienti ed economici tra la regione e il continente, tali da alimentare l'industria turistica; c) l'articolo 4, primo comma, lettere f) e g), che attribuisce alla regione la competenza legislativa concorrente nelle materie «linee marittime ed aeree di cabotaggio fra i porti e gli scali della regione» e «assunzione di pubblici servizi», sia in quanto lo stato dei collegamenti di cabotaggio è condizionato dai collegamenti da e per il continente, sia in quanto tali collegamenti sono servizi pubblici (dalla cui gestione la regione è invece estromessa); d) l'articolo 6, in relazione all'articolo 3 e all'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 2006, perché impedisce alla regione l'esercizio delle funzioni (sia legislative che amministrative) nella materia «continuità territoriale» che ad essa è stata trasferita con tali norme statali;

la disposizione censurata dalla Suprema Corte, proprio in una materia di sicura spettanza regionale, escludeva la regione dal procedimento approvativo delle convenzioni ad oggi sottoscritte e riducendola al ruolo di soggetto meramente udito nel successivo ed eventuale procedimento di integrazione e modificazione delle convenzioni stesse, violerebbe il principio di leale collaborazione;

è necessario creare un sistema virtuoso che favorisca il libero mercato, garantendo quella continuità che oggi non c'è e in cui la regione, nelle nuove vesti di titolare dei finanziamenti per gli oneri di servizio pubblico, interverrebbe erogando contributi;

il diritto alla mobilità per i cittadini dell'isola ci sarà solo quando la Sardegna sarà protagonista delle scelte in materia e non spettatrice -:

quali iniziative abbia posto in essere il Governo al fine di evitare che si ripetano, soprattutto in vista dell'imminente stagione estiva, speculazioni da parte dei soggetti che gestiscono il servizio di trasporto marittimo fra la Sardegna e il continente;

e se il Governo, in relazione a tale obiettivo, abbia previsto e predisposto un tavolo di negoziazione con gli enti locali sardi al fine di procedere a nuove e condivise convenzioni che garantiscano il diritto alla mobilità per i cittadini dell'isola e maggiori possibilità di offerta per i flussi commerciali e turistici. (5-02633)

#### RISPOSTA ATTO

#### Atto Camera

#### **Risposta scritta pubblicata Martedì 15 aprile 2014 nell'allegato al bollettino in Commissione IX (Trasporti) 5-02633**

In merito a quanto evidenziato dagli Onorevoli Interroganti faccio presente che in data 18 luglio 2012 il MIT ha sottoscritto la Convenzione per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori con la Società C.I.N. S.p.A. a seguito della procedura di gara esperita dalla Tirrenia in amministrazione straordinaria, sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico.

La Convenzione in questione prevede, tra gli altri, i servizi di collegamento marittimo sulle rotte Civitavecchia-Olbia e Genova-Porto Torres nel solo periodo invernale mentre la tratta Genova-Olbia è assistita in regime di pubblico servizio per l'intera durata annuale.

All'atto della sottoscrizione della Convenzione la previsione di cui all'articolo 6, comma 19, del decreto 6 luglio 2012, n. 95 e relativa legge di conversione, all'epoca vigente, prevedeva che le Convenzioni, stipulate ai sensi del decreto legge n. 125 del 5 agosto 2010, con i soggetti aggiudicatari dei compendi aziendali, si intendono approvate e producono effetti a far data dalla sottoscrizione. Ogni successiva modificazione, ovvero integrazione, delle suddette Convenzioni è approvata con decreto MIT di concerto con il MEF.

Come evidenziato dagli Onorevoli Interroganti, successivamente è intervenuta la sentenza della Corte Costituzionale n. 230 del 16 luglio 2013 nel giudizio di legittimità costituzionale

promosso dalla Regione autonoma Sardegna per l'illegittimità costituzionale del citato articolo 6, comma 19, del decreto legge 6 luglio 2012 n. 95, convertito con modificazioni dalla legge 7 agosto 2012, n. 135. Al riguardo, la Corte ha ritenuto fondato il ricorso limitatamente alla previsione del secondo periodo della norma, per violazione del principio di leale collaborazione e delle prerogative regionali discendenti dallo statuto speciale della Regione Sardegna laddove non contempla l'acquisizione dell'intesa con la regione interessata. La pronuncia della Corte, impone che eventuali future integrazioni o modificazioni al rapporto convenzionale avvengano d'intesa con la Regione Sardegna.

Pertanto, e con riferimento a quanto richiesto dagli Onorevoli Interroganti circa un tavolo di negoziazione con gli enti locali al fine di procedere a nuove e condivise convenzioni, informo che è stato istituito un apposito tavolo tecnico, con la presenza dei rappresentanti indicati dalla Regione Sardegna, al fine della preventiva concertazione di tutte le modifiche o integrazioni alla Convenzione *de qua*.