

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 :

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