

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 273

PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato **CAPPELLACCI**

Modifica all’articolo 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, in materia di trasferimento alla regione Sardegna delle funzioni relative alla continuità territoriale marittima

Presentata il 13 ottobre 2022

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il sistema dei trasporti marittimi rappresenta una condizione fondamentale per una piena effettività del diritto alla mobilità, sancito dall’articolo 16 della Costituzione. Ciò vale, a maggior ragione, per le isole dello Stato italiano. Per quanto riguarda la Sardegna, la condizione di insularità rappresenta uno svantaggio anche economico, in quanto limita il mercato al quale le imprese possono offrire beni e servizi e comprime le ampie potenzialità in settori di primaria importanza, come quello turistico. La questione è duplice: in primo luogo, l’accessibilità economica al servizio per i cittadini; in secondo luogo, il riconoscimento della specificità della Sardegna in ragione della condizione insulare. Quest’ultimo aspetto è stato oggetto di un’amplissima dialettica politica, ma ancora non ha trovato una piena e completa soluzione. Una prima « breccia » è stata aperta con la sentenza della Corte

costituzionale n. 230 del 2013. I giudici hanno riconosciuto che, in presenza di una sovrapposizione di competenze, il legislatore statale avrebbe dovuto attribuire adeguato rilievo al principio di leale collaborazione, « le cui potenzialità precettive si manifestano compiutamente negli ambiti di intervento nei quali s’intrecciano interessi ed esigenze di diversa matrice » (sentenza n. 33 del 2011). L’applicazione di questo canone — sempre secondo la Corte — impone alla legge statale di predisporre adeguate modalità di coinvolgimento delle regioni a salvaguardia delle loro competenze.

La sentenza sottolinea, inoltre, che « la determinazione delle modalità e delle condizioni di svolgimento del servizio di collegamento marittimo avente ad oggetto in particolare la Regione autonoma Sardegna è espressione di un potere, sì, statale, in quanto pertinente alla concorrenza, ma

che tocca direttamente un interesse differenziato della Regione e che interferisce in misura rilevante sulle scelte rientranti nelle competenze della medesima, quali il turismo e l'industria alberghiera ».

Tali modalità sono nella specie delineate dall'articolo 53 dello statuto speciale, secondo il quale « 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 ». Esso richiede una reale e significativa partecipazione della regione all'elaborazione delle tariffe e alla regolamentazione dei servizi nazionali di comunicazione con l'isola. Siffatta partecipazione non è garantita dalla formula « sentite le regioni interessate » della norma censurata, che si limita a imporre la mera acquisizione del parere, risultando, invece, necessario un procedimento che assicuri un efficace coinvolgimento della regione e che evoca, quindi, la figura dell'intesa fra i due enti. Così la Corte ha dichiarato l'illegittimità costituzionale dell'articolo 6, comma 19, secondo periodo, del decreto-legge n. 95 del 2012, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 135 del 2012, nella parte in cui non contiene, dopo le parole « sentite le regioni interessate », le parole « e d'intesa con la Regione Sardegna ».

Tuttavia, la questione rimane irrisolta e lo strumento dell'intesa appare insufficiente a tutelare l'interesse dell'isola ad avere tariffe, frequenze e rotte adeguate a tutelare i diritti dei cittadini, a garantire un adeguato trasporto delle merci e a rappresentare un « ponte » verso la Penisola, non più un « muro » che divide la Sardegna dal resto del territorio nazionale. Il passo in più da compiere è attuare anche per il trasporto marittimo il trasferimento delle funzioni già avvenuto per quello aereo con la legge 27 dicembre 2006, n. 296. In questo modo si completerebbe il coinvolgimento della regione autonoma della Sardegna in maniera piena e concreta e finalmente il popolo sardo sarebbe messo nelle condizioni di assumere decisioni vitali per il presente e per il futuro dell'isola. L'interesse nazionale non solo sarebbe salvaguardato, ma sarebbe altresì valorizzato, in quanto finalmente verrebbero meno le cause che per decenni hanno reso distante e ingiustamente isolata una porzione del territorio statale tutt'altro che irrilevante. In ogni caso, esattamente come già è avvenuto per la continuità territoriale aerea, le funzioni relative ai trasporti marittimi saranno esercitate nel pieno rispetto dei principi e delle norme dell'Unione europea.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

*(Funzioni relative alla continuità territoriale
marittima della regione Sardegna)*

1. All'articolo 1, comma 837, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, dopo le parole: «funzioni relative alla continuità territoriale» sono inserite le seguenti: «, comprese le funzioni relative alla continuità territoriale marittima».

2. Al fine di disciplinare gli aspetti operativi del trasporto marittimo di persone e cose, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e la regione autonoma della Sardegna, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Ministero dell'economia e delle finanze, sottoscrivono un accordo attuativo relativo agli aspetti finanziari e demaniali e agli investimenti in corso.

Art. 2.

(Disposizioni finanziarie)

1. Al fine di assicurare la continuità territoriale marittima lo Stato eroga annualmente alla regione autonoma della Sardegna un contributo pari a 73 milioni di euro, da rideterminare ogni tre anni in sede di legge di bilancio.

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



19PDL0006690