

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana (<i>Deliberazione</i>)	93
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	94
ALLEGATO (<i>Programma</i>)	95

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 22 marzo 2023. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.55.

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

(*Deliberazione*).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che il gruppo PD-IDP ha chiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche attraverso il sistema di ripresa audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Comunica che la riunione odierna è finalizzata alla deliberazione del programma dell'indagine conoscitiva.

Sulla base di quanto convenuto in sede di ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, ed essendo stata acquisita l'intesa, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, con il Presidente della Camera dei deputati, propone lo svolgimento di un'indagine conoscitiva su « Prospettive della mobilità verso il 2030:

dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana ».

L'indagine conoscitiva si concluderà entro il 31 dicembre 2023 e si svolgerà sulla base del programma definito (*vedi allegato*).

Francesca GHIRRA (AVS) chiede che venga svolta un'illustrazione delle modifiche che sono intervenute rispetto al testo iniziale, visto che i gruppi hanno inviato delle osservazioni che sono state solo parzialmente recepite.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ricorda che il programma è stato redatto d'intesa con i gruppi e discusso nel corso dell'ufficio di presidenza del 15 marzo; il collega Barbagallo ad esempio era intervenuto sulla materia degli aiuti di Stato. Osserva inoltre che tutte le proposte inviate dai gruppi sono state ricomprese, e che bisognerà semmai poi definire gli auditi e le date precise delle audizioni. Nel corso dell'ufficio di presidenza verrà indicato un termine ultimo per tale indicazione.

Francesca GHIRRA (AVS) fa presente che nella nota inviata dal gruppo Alleanza Verdi e Sinistra si sottolineava l'assenza della ricostruzione della normativa europea e internazionale rispetto ai temi di

trasporto, continuità territoriale e aiuti di Stato, ma soprattutto delle questioni legate all'intermodalità. Il documento si mostrava inoltre non omogeneo relativamente ai temi della continuità aerea e marittima e appunto dell'intermodalità. Si augura che nel corso dello svolgimento dell'indagine sia possibile integrare gli aspetti che appaiono attualmente carenti.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, fa presente che sia il tema della disciplina internazionale, europea e nazionale sul trasporto aereo e marittimo di persone, che quello dell'intermodalità sono esplicitamente menzionati nella proposta di programma. Non è possibile, continua, aprire nuovamente un capitolo specifico sul mondo ferroviario, oggetto di altre attività conoscitive della Commissione: nel documento

si parte dal trasporto aereo per le isole, come richiesto dai gruppi, per allargare poi ad altre regioni periferiche e al trasporto marittimo nel senso dell'intermodalità. Nel corso dell'indagine, conclude, si potranno chiedere audizioni specifiche su ulteriori aspetti particolari.

La Commissione approva la proposta del presidente.

La seduta termina alle 15.05.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 22 marzo 2023.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.05 alle 15.30.

ALLEGATO

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.**PROGRAMMA**

La IX Commissione intende procedere ad un'indagine conoscitiva su Prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Premesse costituzionali. Al fine di inquadrare l'attività di indagine, si ricorda che i principi fondamentali che regolano la mobilità si rintracciano nei seguenti articoli della Carta costituzionale:

3, secondo comma, della Costituzione, il quale prevede che è compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli che limitano il concreto esercizio dei diritti dei cittadini e frustrano in via di fatto l'uguaglianza tra di essi;

9 della Costituzione, che fa obbligo alla Repubblica di proteggere il paesaggio e di tutelare l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi;

16 della Costituzione, che garantisce il diritto alla mobilità, anche definito di «circolazione e soggiorno»;

41 della Costituzione, relativo alla libertà d'impresa che, tuttavia, deve svolgersi perseguendo l'utilità sociale e in modo da non recare danno alla salute, all'ambiente, alla sicurezza, alla libertà, alla dignità umana;

117, commi secondo e terzo, della Costituzione, laddove si assegna allo Stato la competenza legislativa esclusiva in materia di tutela dell'ambiente e dell'ecosistema; e a quella concorrente quella su porti e aeroporti civili e grandi reti di trasporto e di navigazione;

119 della Costituzione, come modificato dalla legge costituzionale n. 2 del

2022, in base al quale la Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità. Quest'ultima è certamente un ostacolo all'esercizio del diritto alla mobilità ed è quindi compito della Repubblica adoperarsi per rimuoverne gli effetti.

La legislazione, le autorizzazioni e gli oneri di servizio pubblico. In ossequio a queste premesse, il legislatore è chiamato a prevedere una cornice giuridica e una strumentazione economico-finanziaria, che consenta alle persone di muoversi liberamente e in modo sostenibile e alle imprese di svolgere proficuamente la propria attività, nel contesto sia del trasporto di persone sia in quello di merci.

In questo ambito, il trasporto di persone si distingue tra il servizio pubblico che assicura il diritto alla mobilità e, invece, i servizi tendenzialmente orientati all'attività turistica. Al proposito si rammenta che il Piano nazionale degli aeroporti sottolinea che l'80 per cento dei cittadini può raggiungere un aeroporto in un'ora ma solo il 26 per cento lo fa con mezzi pubblici.

Trasversale a queste problematiche è la transizione ecologica – oggetto della Missione 3 del PNRR – la quale interessa tutti gli aspetti del trasporto, sia in chiave di progressivo spostamento del trasporto dalla gomma al ferro e alle navi sotto il profilo dell'efficienza delle dimensioni; sia in chiave di utilizzo di nuovi tipi di alimentazione e di elettrificazione delle banchine.

Quanto, infine, ai collegamenti tra le isole e la terraferma, il trasporto sia marittimo sia aereo involge il tema della continuità territoriale, entro cui si pone la necessità di assicurare che la difficoltà ge-

ografica e logistica dell'insularità sia superata.

Attualmente il sistema legislativo contempla diversi strumenti, ma deve fare i conti con la circostanza che il trasporto marittimo è oggetto di gestione diretta da parte degli enti territoriali o locali solo per le tratte molto brevi, rimanendo altrimenti appannaggio di operatori privati.

Spetta quindi allo Stato e alle regioni verificare se gli ordinari meccanismi di mercato che guidano gli operatori privati diano spontaneamente garanzie per il diritto alla continuità territoriale o se viceversa i costi da sostenere siano troppo elevati e occorra l'intervento pubblico.

Le nozioni tradizionali e la necessità di allargare lo sguardo. Per esperienza, si rivela molto spesso esatta la seconda delle citate ipotesi (specie nei periodi invernali, in cui il flusso turistico per le isole italiane maggiori si contrae drasticamente) ed è quindi necessario prevedere sia un onere di servizio pubblico a carico degli operatori sia una compensazione economica a carico del bilancio dello Stato.

Tutto ciò per garantire la menzionata continuità territoriale, la quale è intesa generalmente come riferita a quei territori che per definizione ne sono carenti perché costituiti dalle isole.

Peraltro, sinora la continuità con le zone insulari è stata intesa principalmente con Roma e con Milano, difettando solitamente una gamma più ampia di collegamenti delle isole con altre zone d'Italia. Le caratteristiche morfologiche del territorio italiano – inoltre – mostrano come un tema di collegamenti efficaci tra le diverse regioni italiane si ponga anche per aree della penisola distanti dalla capitale, come – solo per fare pochi esempi – il Friuli Venezia Giulia, la Puglia e la Calabria.

La Commissione Trasporti sente quindi l'esigenza di adottare un concetto più ampio di continuità territoriale, il quale assuma su di sé il significato più pieno di diritto alla mobilità in ambito extra-urbano.

D'altronde, la recente legislazione si mostra consapevole di questi aspetti, se è vero che all'articolo 1, commi 953 e 954, della

legge n. 234 del 2021 (legge di bilancio 2022) sono previsti fondi per compensare gli oneri di servizio pubblico per città in Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Marche e Puglia. Tali disposizioni sono state prorogate per Friuli e Marche nell'articolo 1, commi 832 e 840, della legge di bilancio per il 2023 (legge n. 197 del 2022).

In connessione con questi aspetti, l'attività conoscitiva dovrà spingersi a considerare in generale lo stato del trasporto aereo e marittimo di persone.

Approfondimenti da svolgere. L'attività conoscitiva della Commissione interesserà dunque in primo luogo i seguenti aspetti:

verifica aggiornata sulla continuità territoriale: gare per il servizio sulle diverse tratte, compensazioni per gli operatori per gli oneri di servizio pubblico, rispondenza alle esigenze dell'utenza, profili residuali di tutela del lavoro marittimo e negli aeroporti, eccetera;

sistema della regolazione: poteri e funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale, regime delle concessioni del demanio portuale, funzionamento e sussidi agli aeroporti, con particolare riferimento a quelli delle isole e delle aree più distanti dai confini europei, eccetera;

nessi dei precedenti punti con la *disciplina europea sugli aiuti di Stato*.

Potranno inoltre essere oggetto di approfondimento i seguenti ulteriori aspetti:

disciplina internazionale, europea e nazionale sul trasporto marittimo e aereo di persone;

dati aggiornati sulle grandezze materiali ed economiche del trasporto marittimo: flussi di persone trasportate, volumi di merci, numero delle autorizzazioni rilasciate, fatturato delle imprese, tempi di sosta nei porti, volumi del traffico, eccetera;

elementi di conoscenza sull'intermodalità: efficienza dei collegamenti tra navi sbarcate e retroporti e, ancora, con i nodi ferroviari per il prosieguo del tragitto sia delle persone, sia delle merci. In questo ambito, potrebbero essere affrontati gli

aspetti di efficienza energetica delle navi, manutenzione, stato di avanzamento dell'elettificazione delle banchine, eccetera.

Per svolgere i necessari approfondimenti, nel corso dell'indagine la Commissione intende procedere:

a) all'audizione dei seguenti soggetti: rappresentanti del Governo, delle Autorità di garanzia, delle istituzioni europee e degli enti territoriali; rappresentanti dei Ministeri, di enti e di altri soggetti pubblici operanti nel settore dei trasporti; rappre-

sentanti di imprese e di altri soggetti privati operanti nel settore dei trasporti; rappresentanti di associazioni di categoria e rappresentanti di organizzazioni sindacali; rappresentanti di associazioni ambientaliste e di utenti; professori universitari e esperti della materia;

b) all'acquisizione di memorie scritte e di documenti;

c) a missioni nei territori interessati.

L'indagine si concluderà entro il 31 dicembre 2023.