



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

Il futuro della continuità territoriale

Cosa ci riserva?



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

L'Italia non garantisce i livelli minimi del servizio di Continuità territoriale

La Continuità Territoriale è un diritto alla mobilità sovranazionale

Resa vincolante dall'Unione europea per tutti gli Stati membri, obbligati a garantire il loro sostegno economico per quei bacini di utenza territorialmente 'isolati' ed 'arretrati' mediante bandi pubblici sugli Oneri di Servizio Pubblico (OSP).

E' diretta a quelle Compagnie aeree che non troverebbero economicamente conveniente il bacino di utenza interessato (artt. 106 paragrafo 2, 107 e 108 TUE, 16 e 17 e ss. del Regolamento CEE n. 1008 del 24/09/2008 – norme comuni per la prestazione di servizi aerei in Continuità territoriale)



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

La proposta del **COMITATO PRO AEROPORTO**
Una riforma strutturale e operativa

**Nasce l'Authority Nazionale per la Continuità
Territoriale con sede a Roma presso il
Ministero dei Trasporti**



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

La prima volta della CT nel nuovo PNA con:

- Authority di CT e funzioni
- Nuovo PNA con Aeroporti di CT

Authority Nazionale per la CT: Sede e Funzioni

Sede al MIT

Potrà avvalersi di Enac e Art, sui quali sarà sovraordinata per conto del Mit in tutte le sue funzioni per il concreto funzionamento degli Aeroporti di Continuità Territoriale.



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

Composizione

Commissione di esperti nominati da Roma per ogni singola Regione con Aeroporti di Continuità territoriale che, secondo il modello prescelto di CT (francese, spagnolo o altro), avrà compiti esclusivi di gestione economica diretta attraverso il Fondo Nazionale di CT.

Fondo Nazionale

Fondo Economico sostenuto dallo Stato, le Regioni ed i Comuni interessati dagli Aeroporti di CT con le loro risorse di bilancio, annualmente da utilizzare per i rispettivi Aeroporti per un piano di sviluppo traffico passeggeri quinquennale predisposto dall'Authority point to hub. Piano rinnovabile sempre in forma quinquennale.



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

**Piano Nazionale degli
Aeroporti strumento di
controllo degli Aeroporti
di Continuità Territoriale,
ed il loro sviluppo del
traffico passeggeri**



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

Bozza Enac al nuovo PNA lacunosa e insufficiente

Mancano gli Aeroporti di CT

Una lacuna non casuale che favorisce le Low-cost ai danni degli Aeroporti di CT, fuori dalle logiche di mercato turistico, ma indispensabili per lo sviluppo sociale del territorio

Non tutela il traffico di CT

La Privatizzazione delle gestioni aeroportuali sta interferendo negativamente con il diritto alla mobilità (art. 16 Cost.) dallo Stato garantita a livello europeo. Sono i gestori che devono dimostrare la sostenibilità sociale della Concessione con la Continuità territoriale

La sostenibilità delle Concessioni

Il nuovo PNA come strumento di controllo operativo sulle infrastrutture aeroportuali. Non più mero censimento europeo delle categorie aeroportuali, ma strumento di intervento del MIT (anche senza Enac) per controllare direttamente i gestori e la sostenibilità della loro Concessione che, in assenza di voli da aeroporti di CT, deve essere commissariata o revocata.



**COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE**

#tarantodevevolare

Parliamone





COMITATO PRO AEROPORTO DI
TARANTO - GROTTAGLIE

#tarantodevevolare

COMITATO PRO AEROPORTO DI TARANTO-GROTTAGLIE

Posta elettronica · comitatoproaeroportootaranto@gmail.com

Commissione Trasporti – Camera dei deputati

Segreteria IX Commissione

com_trasporti@camera.it

Sede – ROMA

Taranto - Roma 10. aprile 2024

MEMORIA SCRITTA COMITATO PRO AEROPORTO DI TARANTO-GROTTAGLIE

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITA' VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITA' TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITA' DEL DIRITTO ALLA MOBILITA' EXTRAURBANA.

Preg.ma Commissione Trasporti Camera,

La Continuità Territoriale è un diritto alla mobilità sovranazionale, dall'Unione europea reso vincolante per tutti gli Stati membri, obbligati a garantire il loro sostegno economico per quei bacini di utenza territorialmente 'isolati' ed 'arretrati' mediante bandi pubblici sugli Oneri di Servizio Pubblico (OSP) diretti a quelle Compagnie aeree che non troverebbero economicamente conveniente il bacino di utenza interessato (artt. 106 paragrafo 2, 107 e 108 TUE, 16 e 17 e ss. del Regolamento CEE n. 1008 del 24/09/2008 - norme comuni per la prestazione di servizi aerei in Continuità territoriale)

L'ordinamento giuridico italiano ha previsto specifiche misure volte a ridurre gli effetti negativi derivanti dallo svantaggio territoriale. In particolare, sono state emanate disposizioni volte ad assicurare il servizio di trasporto anche in talune tratte non remunerative, perché scarsamente frequentate o perché caratterizzate da frequenza stagionale, mediante il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, da considerarsi non come erogazione di denaro pubblico per lo svolgimento di un servizio pubblico, ma come "compensazione" del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio. Tale compensazione deve essere offerta dallo Stato, a parità di condizioni, a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso.

La continuità territoriale, da questo punto di vista, vincola gli Stati comunitari a garantire un servizio di trasporto nazionale che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea.

Il trasporto, infatti, se da un lato, si configura come attività di tipo economico, dall'altro, come elemento essenziale del "diritto alla mobilità" previsto all'articolo 16 della Costituzione, costituisce un servizio di interesse economico generale e, quindi, tale da dover essere garantito a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica.

Nel rispetto delle suddette condizioni, l'erogazione del compenso non costituisce aiuto di Stato. Il regolamento comunitario CEE n. 2408/1992, intervenendo in materia di liberalizzazione dei servizi di trasporto aereo, ha infatti fatto salva la possibilità per gli Stati membri di imporre oneri di servizio pubblico in presenza di determinate condizioni come la presenza di infrastrutture di Continuità territoriale.

Il principio della liberalizzazione del trasporto aereo affidato alle Compagnie aeree e a propria discrezione sulle rotte ritenute più convenienti, viene però attenuato dalla possibilità per ogni Stato membro, in casi specifici e limitati e in presenza di determinate condizioni socio-economiche, di imporre oneri di servizio pubblico necessari al mantenimento di servizi aerei adeguati di mobilità di interesse generale.

Il contratto di servizio pubblico e l'imposizione di un obbligo di servizio pubblico costituiscono lo strumento con il quale lo Stato deve sovvenzionare il vettore che per svolgere il servizio in questione, compensandolo delle perdite subite a causa dell'antieconomicità del servizio stesso.

In tema di continuità territoriale l'attuale Commissione Trasporti Camera, riprende ed amplia quanto fatto nell'attività dalla medesima nella XIV legislatura con l'approvazione di un documento conclusivo del 30 giugno 2005 (Doc XVII, n. 14).

I maggiori spunti di riflessione ed elementi di più marcato rilievo ed urgenza che emersero allora nel corso delle audizioni riguardarono – come precisa il documento conclusivo – i seguenti profili:

- a. le esigenze connesse al "timing" della pianificazione e della definizione dei nuovi regimi di continuità;
- b. gli aspetti connessi al nuovo quadro definito per i collegamenti con la regione Sardegna a seguito della conferenza dei servizi che si è tenuta nel mese di ottobre 2004, con particolare riguardo ai profili emersi in sede comunitaria ed in sede giurisdizionale;
- c. gli aspetti connessi al modello più congruo da adottare per assicurare effettivamente ed efficacemente la continuità territoriale e la relativa previsione di una compensazione economica e di oneri a carico del bilancio dello Stato;
- d. l'esigenza di un sempre maggiore coinvolgimento degli enti locali nella definizione di tali percorsi, anche attraverso la previsione di tavoli concertativi e l'opportunità di un sempre più ampio riferimento a tutti i maggiori aeroporti nazionali nell'ambito di tale disciplina.

In ordine ai profili della compensazione finanziaria, nel corso dell'indagine conoscitiva è stato richiamato il regime «a costo zero» che si è avuto per il 2004 per la regione Sardegna (a seguito della disponibilità offerta dalle compagnie aeree).

In merito ai profili connessi al modello più congruo da adottare per assicurare effettivamente ed efficacemente la continuità territoriale, dal documento conclusivo è emerso come risultino percorribili tre opzioni: l'affidamento del servizio in convenzione

per un ulteriore triennio, con relativa imposizione degli oneri di servizio pubblico (modello adottato dal nuovo quadro di riferimento); l'introduzione di aiuti sociali a determinate categorie di passeggeri in condizioni di oggettivo svantaggio; il puro e semplice affidamento del servizio al libero mercato, senza oneri di servizio pubblico.

Le recenti affermazioni del CEO Lufthansa, Carsten Spohor “liberare gli italiani dal dominio di un famoso vettore low-cost” sono state gradite e apprezzate da molti protagonisti del settore aereo (alcuni gestori e avioilinee rivali), viste come un giusto principio per contrastare l’onnipresenza di Ryanair.

La quota di mercato di Ryanair

Ryanair nel 2023 ha trasportato il 52% dei passeggeri sui voli “domestici”, quelli interni all’Italia (stime Corriere.it). Guadagnando tre punti rispetto all’anno precedente e oltre 17 sul 2019, l’ultimo anno «normale» prima dello scoppio della pandemia. L’offerta di sedili — sempre sul segmento nazionale — è sopra il 46% anche nel 2024, secondo i dati forniti dalla piattaforma specializzata Cirium. Più di quanto mettono in vendita (assieme) le inseguatrici Ita Airways, easyJet e Aeroitalia. Se si allarga lo sguardo ai voli tra l’Italia e il resto dell’Europa la quota di Ryanair si attesta sul 37% dei posti offerti. Ma qui la low cost deve vedersela con la concorrenza di una settantina di altri vettori.

Fonte https://www.corriere.it/economia/consumi/24_aprile_06/il-dominio-di-ryanair-tra-aerei-pieni-e-rotte-in-monopolio-l-italia-ha-un-problema-di-concorrenza-f6a63e08-da80-463f-a3de-df72fcecexlk.shtml

Fondamentale a questo punto secondo lo scrivente COMITATO PRO AEROPORTO DI TARANTO-GROTTAGLIE, adottare un nuovo modello di Continuità territoriale più congruo, effettivo ed efficace e con una puntuale previsione economica a carico del bilancio dello Stato, delle Regioni e degli enti territoriali aeroportuali.

A – CREAZIONE DI UN AUTHORITY NAZIONALE PER LA GESTIONE DI TUTTI GLI AEROPORTI DI CONTINUITA’ TERRITORIALE E INSERIMENTO NEL NUOVO PNA.

L’Authority, nella riforma suggerita da questo COMITATO PRO AEROPORTO DI TARANTO, con sede e operatività in sede centrale a Roma, elimina il ricorso alla Conferenza di Servizi delle Regioni interessate.

L’ACT sarà composta da una Commissione di esperti (nominati da Roma), non provenienti da Enac, rappresentanti ogni singola Regione in cui ci siano Aeroporti di Continuità territoriale con compiti esclusivi, secondo il modello prescelto di CT (francese, spagnolo o altro), e con l’ausilio di un Fondo Economico Unico Nazionale di CT.

Agirà per conto del MIT come **GESTORE UNICO NAZIONALE per gli Aeroporti di Continuità Territoriale**, sovraordinata a Enac, ad ART ed ai Gestori aeroportuali, di cui potrà avvalersi per compiti esclusivamente tecnici, ma non vincolanti.

Concluderà accordi commerciali per i soli voli di CT direttamente con le Compagnie aeree interessate a volare in regime di OSP. Pubblicherà i bandi per l’assegnazione di rotte con OSP nazionali, vigilerà con poteri sanzionatori sui servizi dei propri voli dei singoli gestori, promuovendo agevolazioni tariffarie in sede normativa.

Al **Fondo Economico Unico Nazionale di CT** (FENCT) dovranno economicamente contribuire annualmente: lo Stato, le Regioni e i Comuni (IRAP, IRPEF, TASI) interessati dagli Aeroporti di CT.

I loro gettiti fiscali derivanti dalle imposte nazionali, regionali e comunali saranno annualmente destinati proporzionalmente per i rispettivi Aeroporti di Continuità territoriale, nel rispetto di un piano operativo quinquennale predisposto dall'Authority.

B – L'AUTHORITY NEL NUOVO PNA (Piano Nazionale degli Aeroporti)

1. INSERIMENTO AUTHORITY AEROPORTI DI C.T. ED ELENCO DEGLI SCALI DA GESTIRE.

Nell'attuale bozza di Enac proposta alla Commissione Trasporti per il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti non sono menzionati gli Aeroporti di Continuità territoriale nazionale. Una lacuna non casuale se si pensa che questi Aeroporti sono attualmente quelli trascurati dalle Low-cost, Compagnie aeree stagionali e turistiche che operano esclusivamente in funzione del mercato e non della mobilità (art. 16 cost.).

La patologia che emerge di più nel traffico nazionale italiano è che le low-cost agiscono in maniera concorrenziale contribuendo a tenere inutilizzati o a tariffe costosissime anche gli Aeroporti di CT, costringendo, in accordo con i gestori, tutte le restanti Compagnie aeree a concentrare il traffico in pochi scali, creando congestione e lesione al diritto alla mobilità nei restanti Scali di CT.

Occorre quindi intervenire a tutela di tutti gli Aeroporti di Continuità territoriali, insulari e non, specie in quelli a Gestore unico con prevalente azionariato pubblico (Aeroporti di Puglia, Sacal).

Il Gestore aeroportuale è un'impresa privata esercente un servizio di pubblico interesse per conto dello Stato, ed ha il vincolo del rispetto del diritto alla mobilità passeggeri da ogni singolo Aeroporto in concessione, da attuare anche nei limiti minimi dell'esercizio effettivo dei voli di continuità territoriale. Il Gestore non è un tour operator o adv.

La privatizzazione delle gestioni aeroportuali avviata dal 1992 non deve compromettere la mobilità territoriale dei passeggeri (art. 16 cost.) per conto dello Stato, garante a livello europeo dalle sue infrastrutture.

Puntualmente invece, assistiamo a gestori come Aeroporti di Puglia che ostacolano da decenni l'avvio dei voli passeggeri da Taranto-Grottaglie in continuità territoriale, addirittura finanziando con fondi pubblici della Regione Puglia per sviluppare traffico commerciale e mobilità solo negli Aeroporti di Bari e Brindisi.

La politica locale ha sostenuto errori manageriali e alterato la funzione della concessione aeroportuale, ricorrendo persino al sostegno di incentivi pubblici in favore della società di Gestione. Incentivi di derivazione pubblica stimati ad oggi in ca. 120 milioni di euro, aiuti di stato non conformi alla normativa europea che hanno aumentato l'isolamento nel servizio dei voli di linea dell'Aeroporto di Taranto-Grottaglie (a cui si aggiunge l'ultimo incentivo/fideiussione di 5 milioni annui ca. triennale per far volare il Gino Lisa di Foggia e non quello di Taranto).

2. PROMUOVERE A STRATEGICO L'AEROPORTO DI TARANTO-GROTTAGLIE IN COABITAZIONE VOLI PASSEGGERI CON BARI PERCHÉ, DA COLLEGARE ALLA RETE TEN-T #SCANMED.

L'Aeroporto di Taranto-Grottaglie deve necessariamente essere promosso a Strategico nel nuovo PNA, utilizzando anche due aspetti peculiari offerti dal PNRR.

Un primo aspetto è l'intermodalità ferroviaria che l'aeroporto offre per la sua vicinanza alla Rete Rfi Taranto-Brindisi (circa 2 km). Lo Scalo chiude il nodo intermodale con la Rete Ten-T ScanMed A/C Napoli-Taranto al porto 'Core' europeo di Taranto entro il 2030-31, alla Città e alla più importante base navale italiana.

Un secondo aspetto, operativo, è che sia strategico in condivisione obbligatoria dei voli passeggeri di linea per destinazioni di interesse generale e non, con l'Aeroporto di Bari.

Un intervento incisivo e sanzionatorio del Governo attraverso lo strumento previsto nel nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti: l'obbligo di condivisione dei voli passeggeri di linea con l'Aeroporto di Bari entro 12 mesi dal nuovo PNA, prevedendo in mancanza la revoca del requisito di Strategico per l'Aeroporto di Bari e la revoca del gestore Aeroporti di Puglia Spa su quello di Taranto-Grottaglie (zero voli di linea, assenza dei collegamenti con gli hub nazionali ecc.).

Il Governo deve avere con il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti uno strumento di controllo operativo incisivo sui Gestori a tutela del diritto alla mobilità.

Il nuovo PNA da mero regolamento europeo/censimento delle infrastrutture a strumento di controllo del Governo sotto il vincolo della clausola della validità e sostenibilità economica della Concessione (con Aeroporti di CT senza alcun volo di linea condiviso, la concessione è da considerarsi risolta).

C – AEROPORTI DI PUGLIA SPA – SEGNALAZIONE ALLA COMMISSIONE TRASPORTI.

Chiediamo con estrema urgenza che la Commissione Trasporti solleciti il MIT e l'Enac all'avvio della procedura di Continuità territoriale per l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie e contestualmente solleciti, con messa in mora, il Gestore Aeroporti di Puglia a ripristinare il traffico passeggeri di linea almeno verso gli hub nazionali e, ove persistesse il rifiuto, di richiedere al Mit e alla Presidenza del Consiglio la nomina di un Commissario ad acta garante del corretto adempimento concessorio sull'Aeroporto di Taranto-Grottaglie con il ripristino dei voli passeggeri verso destinazioni di interesse generale in forma stabile.

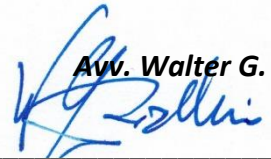
Taranto vuole uscire dall'isolamento ed è area svantaggiata secondo l'art. 82 della legge 27 dicembre 2002 n. 289 (finanziaria 2003), che impone l'applicabilità degli artt. 36 e ss. della legge n. 144/1999 per la continuità territoriale.

Il Gestore ostacola di fatto non solo la Continuità territoriale tarantina, ma aumenta l'isolamento del bacino ionico interregionale che va fino al nord Calabria.

La Concessione di gestione con Aeroporti di Puglia Spa per l'Aeroporto di Taranto-Grottaglie non è economicamente e socialmente sostenibile (Taranto è senza collegamenti da 21 anni).

Con i nostri più cordiali saluti, restiamo a Vs, completa disposizione per il prosieguo.

Si allegano slide pdf: Il-futuro-della-continuità-territoriale – Link https://www.corriere.it/economia/consumi/24_aprile_06/il-dominio-di-ryanair-tra-aerei-pieni-e-rotte-in-monopolio-l-italia-ha-un-problema-di-concorrenza-f6a63e08-da80-463f-a3de-df72fcecxlk.shtml


Avv. Walter G. Fischetti

Comitato Pro Aeroporto di Taranto-Grottaglie
Il Presidente- Telefono +39.334-8388712

Si autorizza la Commissione Trasporti Camera alla diffusione e pubblicazione sul sito internet della Camera della presente relazione e di quanto allegato.

Avv. Walter G. Fischetti

