

Audizione presso la IX Commissione della Camera (18 giugno 2024)

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

**Contributo della Federazione Nazionale Ugl Autoferro**

In premessa questa Organizzazione Sindacale, nel ringraziare per la preziosa opportunità concessaci di poter contribuire a questa indagine conoscitiva, opportunità che non ci risulta sia stata esercitata in passato, prova quindi dell'attenzione dedicatoci, ma soprattutto della fiducia di questa Commissione rispetto all'utilità ed all'affidabilità che i corpi intermedi possono offrire ad un dibattito di merito, pone l'accento sull'importanza della specificità del concetto di continuità territoriale, ad oggi applicata alle situazioni insulari del nostro Paese.

La continuità territoriale, infatti, intesa come “*capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini*”, già promosso in sede europea. Il trasporto, infatti, non è categoria che al suo interno contiene esclusivamente le attività di tipo commerciale ed economico, quanto piuttosto lo strumento attraverso il quale attuare il diritto alla mobilità, previsto all'art. 16 della Costituzione, da doversi “*garantire a tutti i cittadini, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica*”.

Bene, quindi, l'azione di sostegno della continuità territoriale, supportata a livello europeo e prevista, attraverso specifiche misure, dall'ordinamento giuridico italiano, che garantiscono trasporto anche in tratte remunerative, con il finanziamento statale degli obblighi di servizio pubblico, che non vanno ad intendersi come “erogazione di denaro pubblico”, ma come “compensazione del disavanzo economico che l'impresa sostiene al fine di assicurare il servizio”. Bene, ovviamente, anche la previsione che questa compensazione venga offerta, a parità di condizioni, a tutti i vettori disponibili a svolgere il servizio stesso.

E' estremamente significativo, infatti, che l'intervento statale non sia e non venga percepito come “erogazione”, quanto come “compensazione”, ovvero come strumento di attuazione del dettame costituzionale, a tutti gli effetti. Riteniamo particolarmente importante, infatti, che lo Stato si faccia diretto carico del rispetto dell'esercizio dei diritti previsti dalla nostra Carta Costituzionale.

C'è però da evidenziare un fatto: l'attuale intervento statale non risulta essere sufficientemente adeguato a coprire le necessità dei residenti isolani. E questo per alcuni ordini di motivi. Il primo, di natura meramente economica, va riepilogato in questa sede.

Il bando approvato dalla Regione Sardegna, in data 8 maggio, relativamente alla continuità territoriale, è elemento di forte preoccupazione. In considerazione del fatto che la nuova continuità territoriale sarà varata nell'ottobre del 2025, momento per il quale sarà necessario riattivare le trattative con il Ministero e la Commissione Europea, nel frattempo la Regione, in considerazione della scadenza dell'attuale decreto, ha inteso varare un bando che copre solo il periodo in oggetto, ovvero maggio 2024 – ottobre 2025.

La temporaneità del bando, però, che non permette una pianificazione a lungo raggio di un elemento così significativo, non è l'unico elemento che preoccupa: innanzi tutto bisogna considerare i tempi tecnici per il rinnovo (almeno sei mesi), dopo di che la criticità più grande è quella finanziaria. Di base, con questa operazione sono stati stanziati meno fondi, con una differenza rispetto al precedente di circa 4 milioni di euro. La motivazione fornita è *“che la contrazione è diretta conseguenza dell'incremento del numero dei passeggeri riportati, aumentati nel 2023”*. Quindi la conclusione sembrerebbe essere che i maggiori ricavi delle compagnie aeree possono determinare un minore supporto da parte governativa, ma è davvero così? Intanto il turismo in Sardegna incide l'8.9% sul prodotto interno lordo, il doppio rispetto a qualsiasi regione d'Italia. Ma questo dato non può assorbire le necessità dei residenti. Infatti, con l'ultimo decreto, il pensiero generale è stato *“l'Italia abbandona Alghero”*. Di fatto non si può vincolare l'esercizio di un diritto, quello della mobilità, solo ai maggiori ricavi da turismo.

A nostro avviso, l'attuazione di un diritto non può essere vincolata dai maggiori ricavi. C'è la liberalizzazione del mercato, anche del trasporto aereo, da una parte, dall'altra c'è una evidente difficoltà nel raggiungere l'isola, che non rende semplice la mobilità né da un punto di vista di frequenza né da un punto di vista economico. E poi ci sono le necessità che notoriamente sono collegate ad un diritto: cosa si pensa della necessità di muoversi dall'isola, ad esempio, per motivi relativi alla salute? Davvero i maggiori ricavi delle compagnie possono determinare un minore investimento statale? Oppure i maggior ricavi sono legati al periodo estivo, quindi al turismo, e se considerati in maniera esclusiva lascerebbero comunque l'isola in una condizione, appunto, di *“isolamento”* peggiore del passato?

A nostro avviso, la garanzia della continuità deve essere strutturata nel tempo, solida e garantita. A partire dal presupposto che ci viene ribadito nel documento proposto, ovvero il passaggio secondo cui *“all'art. 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 e che tali disposizioni sono state prorogate per Friuli e Marche nell'art. 1, commi 832 e 840, della legge di bilancio per il 2023 (legge n. 197 del 2022)”*. A fronte di questa evidenza, secondo la nostra Organizzazione, è opportuno riflettere sull'opportunità presentate da trasporto aereo e marittimo di

persone: le quantità e la qualità dei servizi offerti ai residenti, infatti, devono necessariamente essere aumentati e garantiti, ma soprattutto potrebbero migliorare se fossero sottoposti ad un monitoraggio costante da parte del Governo centrale, permettendo così di impedire, prevenire e risolvere anche le attuali devianze che pur si riscontrano nell'elaborazione delle tariffe offerte.

Servirebbero interventi concreti, duraturi e monitorati, intanto, ma non solo: c'è un ulteriore tema che va considerato nell'ottica della mobilità più largamente intesa, che è quello che riguarda la effettiva mobilità all'interno dell'isola, intesa come trasferimento tra tratte periferiche e aeroporti e porti di snodo. Una volta atterrati negli aeroporti principali, secondo l'uso esclusivo di tratte dedicate soltanto a Roma e Milano, l'effettiva mobilità all'interno della Regione risulta davvero complicata: serve, in questo processo, anche un'attenzione forte ed un coinvolgimento diretto alla questione del trasporto pubblico locale, che deve entrare di diritto nel perimetro del servizio offerto.

Una volta raggiunta l'isola, o comunque il porto o l'aeroporto per raggiungere la penisola, i collegamenti interni sono comunque carenti al punto che in assenza di un mezzo privato non si può circolare: il trasporto pubblico locale, ad esempio, nell'azienda regionale, riceve un contributo km pari a 1,6 euro a km, contributo bassissimo, che non consente all'azienda di fare business, ma solo di provare a garantire il minimo indispensabile. Continuità territoriale, per noi, significa anche la garanzia di infrastrutture interne, come le ferrovie previste dal Piano Regionale Trasporti che non sono mai state realizzate, così come un potenziamento di trasporto pubblico locale sulla superficie, grazie ad investimenti mirati nel tpl.

Un'ulteriore proposta cui si invita a riflettere è quella di proiettare lo status delle regioni ultraperiferiche (RUP), così come è incardinato nell'ordinamento dell'Unione Europea, ai sensi e per gli effetti dell'art. 349 del TUEF. La possibilità che le regioni insulari italiane, infatti, vengano ascritte nell'elenco di quelle RUP, già confezionato dall'Europa, consentirebbe la possibilità di considerare il trasporto attraverso una normativa specifica, praticando elementi di defiscalizzazione, siano totali anche parziali, dei costi di gestione sostenuti dalle compagnie, che dal canto loro potrebbero impegnarsi a mantenere invariate le tariffe per un periodo di tempo sufficiente a creare un sistema quadro.

Si potrebbe anche ragionare sull'esclusione dell'applicazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale e aeroportuale per Sicilia e Sardegna, ad esempio.

Unica certezza è dover individuare insieme un percorso condiviso che possa garantire il diritto alla mobilità degli abitanti delle nostre isole.

La Segreteria Nazionale