IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

SOMMARIO

INDAGINE CONOSCITIVA:

Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana 86

Audizione di rappresentanti della Regione Puglia *(Svolgimento e conclusione)* 86

Audizione, in videoconferenza, dei Sindaci delle isole Eolie (Lipari, Malfa e Santa Marina Salina), di Favignana, di Lampedusa e Linosa, di Ustica e rappresentanti del comune di Pantelleria *(Svolgimento e conclusione)* 87

SEDE CONSULTIVA:

Ratifica ed esecuzione del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, fatto a Madrid il 21 gennaio 2008. C. 1803 Governo, approvato dal Senato (Parere alla III Commissione) *(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole)* 87

ALLEGATO 1 (Parere approvato) 91

RISOLUZIONI:

7-00114 Deidda: Iniziative per l'attuazione del principio di insularità.

7-00176 Ghirra: Iniziative a tutela del diritto alla mobilità per la regione Sardegna.

7-00226 Iaria: Iniziative per l'attuazione del principio di insularità *(Discussione congiunta e rinvio)* 88

ALLEGATO 2 (Nuova formulazione) 92

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale all'articolo 138 del regolamento (UE) 2018/1139 e alla direttiva (UE) 2022/2380, che modificano la direttiva 2014/53/UE, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio. Atto n. 155 *(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio)* . 89

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI 90

INDAGINE CONOSCITIVA

Mercoledì 12 giugno 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 14.

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

Salvatore DEIDDA, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che mediante il resoconto stenografico, anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti della Regione Puglia.

(Svolgimento e conclusione).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, introduce l'audizione.

Debora CILIENTO, *assessora ai trasporti della Regione Puglia*, svolge una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, il presidente Salvatore DEIDDA e il deputato Andrea CASU (PD-IDP).

Debora CILIENTO, *assessora ai trasporti della Regione Puglia*, risponde ai quesiti posti e rende ulteriori precisazioni.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia l'audita per il suo intervento e dichiara conclusa l'audizione.

Audizione, in videoconferenza, dei Sindaci delle isole Eolie (Lipari, Malfa e Santa Marina Salina), di Favignana, di Lampedusa e Linosa, di Ustica e rappresentanti del comune di Pantelleria.

(Svolgimento e conclusione).

Salvatore DEIDDA, *presidente*, introduce l'audizione.

Riccardo GULLO, *sindaco di Lipari*, Giuseppe SIRACUSANO, *vicesindaco di Malfa*, Domenico ARABIA, *sindaco di Santa Marina Salina*, Francesco FORGIONE, *sindaco di Favignana*, Filippo MANNINO, *sindaco di Lampedusa e Linosa*, Salvatore MILITELLO, *sindaco di Ustica*, e Federico TREMARCO, *assessore ai trasporti del comune di Pantelleria*, svolgono una relazione sui temi oggetto dell'audizione.

Intervengono, per porre quesiti e formulare osservazioni, i deputati Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP), Eliana LONGI (FDI), Antonino IARIA (M5S) e Francesca GHIRRA (AVS).

Riccardo GULLO, *sindaco di Lipari*, e Federico TREMARCO, *assessore ai trasporti del comune di Pantelleria*, rendono ulteriori precisazioni.

Salvatore DEIDDA, *presidente*, ringrazia gli auditi per il loro intervento e dichiara conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.30.

N.B.: Il resoconto stenografico della seduta è pubblicato in un fascicolo a parte.

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 12 giugno 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 15.30.

Ratifica ed esecuzione del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, fatto a Madrid il 21 gennaio 2008.
C. 1803 Governo, approvato dal Senato.
(Parere alla III Commissione).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta dell'11 giugno 2024.

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

Formula quindi una proposta di parere favorevole.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole *(vedi allegato 1)*.

La seduta termina alle 15.35.

RISOLUZIONI

Mercoledì 12 giugno 2024. — Presidenza del vicepresidente Andrea CASU.

La seduta comincia alle 15.35.

7-00114 Deidda: Iniziative per l'attuazione del principio di insularità.

7-00176 Ghirra: Iniziative a tutela del diritto alla mobilità per la regione Sardegna.

7-00226 Iaria: Iniziative per l'attuazione del principio di insularità.

(Discussione congiunta e rinvio).

La Commissione inizia la discussione congiunta delle risoluzioni.

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

Avverte altresì che è stata presentata una nuova formulazione della risoluzione n. 7-00114 a prima firma Deidda *(vedi allegato 2).*

Salvatore DEIDDA (FDI) illustra la nuova formulazione della risoluzione n. 7-00114 a sua prima firma.

Ricorda, in primo luogo, il carattere *bipartisan* dell'iniziativa intrapresa con la presente risoluzione, la quale affronta le problematiche legate al trasporto aereo e marittimo da e verso le isole, emerse anche nel corso dell'indagine conoscitiva in materia di continuità territoriale.

In particolare, sottolinea i disagi legati all'aumento del costo dei biglietti, soprattutto nell'alta stagione turistica. Ricorda, a titolo esemplificativo, che le tariffe per la tratta Olbia-Milano arrivano a costare fino a 600 euro, mentre nella tratta Roma-Cagliari raggiungono i 500 euro. Fa presente che tale situazione incide negativamente non soltanto sul settore turistico, portando i viaggiatori a preferire mete più economiche e, spesso, fuori dai confini nazionali, ma anche sulla condizione dei lavoratori non residenti, i quali non usufruiscono delle tariffe agevolate e incontrano, di conseguenza, forti difficoltà nel recarsi sull'isola.

Pertanto, ritiene necessario che le isole e il Governo, congiuntamente, insistano a livello europeo affinché vengano modificati i criteri di contrattazione con le compagnie aeree e marittime, in quanto questi ultimi, basandosi sui principi della concorrenza, portano spesso a condizioni non sostenibili dagli utenti del servizio.

Richiama, sul punto, alcune proposte formulate dalle compagnie di trasporto, tra le quali l'esenzione dal pagamento dall'addizionale comunale sui diritti di imbarco nei mesi invernali.

Giudica positivamente l'opportunità di portare avanti la questione con i colleghi, alla luce del fatto che la stessa non presenta un fondamento ideologico, ma si basa sulle problematiche in concreto riscontrate nelle isole del Paese e sull'esigenza di rendere effettiva per tutti i cittadini la libertà di spostamento.

Francesca GHIRRA (AVS) illustra la risoluzione n. 7-00176 a sua prima firma.

Ringrazia il Presidente Deidda per avere avviato l'indagine conoscitiva sul tema della continuità territoriale e per la risoluzione presentata.

Fa presente che la questione dei trasporti e della continuità territoriale ha un forte impatto sulle possibilità di sviluppo e sull'economia delle isole.

Ricorda che la questione è stata presa in considerazione anche dai padri costituenti, i quali, infatti, hanno riconosciuto alle isole una forma autonomista e, su iniziativa di Emilio Lussu, hanno inserito il riferimento all'insularità all'interno dell'articolo 119 della Costituzione, poi espunto nella riforma del Titolo V e, infine, reinserito nel 2022.

Osserva che gli svantaggi dell'insularità sono, nel caso della Sardegna, quantificabili economicamente, grazie ai dati resi noti da CRENoS e dai quali emerge che la provincia del Sud Sardegna costituisce la provincia più povera d'Italia.

Sottolinea, inoltre, il crescente numero di giovani sardi che, nonostante la formazione di alto livello, si trovano costretti a lasciare l'isola a causa dall'inefficienza infrastrutturale della regione, soprattutto sotto il profilo delle reti energetiche, stradali e ferroviarie.

Ascrive, peraltro, tale inefficienza infrastrutturale anche alla esigua quantità di risorse pubbliche che vengono destinate alla Sardegna, di gran lunga inferiore rispetto a quelle riconosciute alle altre regioni del Paese.

Giudica positivamente l'attenzione prestata sul tema nell'attuale legislatura, ma ritiene ancora insufficienti le risorse che il Governo sta impiegando per risanare il divario esistente tra la Sardegna e le altre regioni. Fa presente, inoltre, che tale divario non concerne soltanto il trasporto marittimo e aereo, ma anche il trasporto ferroviario e stradale, caratterizzato anch'esso da gravi inefficienze.

Invita, pertanto, il Governo ad intraprendere le iniziative e ad impiegare le risorse necessarie a rendere più efficiente il sistema di continuità territoriale e, in tal modo, garantire a tutti i cittadini la possibilità di muoversi sul territorio nazionale.

Emiliano FENU (M5S), in qualità di cofirmatario, illustra la risoluzione n. 7-00226 a prima firma Iaria.

Ribadisce che l'insularità può pregiudicare lo sviluppo economico e sociale di un territorio e, di conseguenza, invita il Governo ad intraprendere le iniziative e ad investire le risorse necessarie ad evitare che le regioni insulari ne risultino svantaggiate.

Ricorda che la Commissione, nella precedente legislatura, ha ricevuto da RFI uno studio di prefattibilità della tratta Nuoro-Olbia, che avrebbe dovuto consentire un collegamento nella costa nordorientale, caratterizzata da una recente crescita demografica e turistica. Da tale studio, tuttavia, è emerso che l'investimento non risulta economicamente giustificabile.

Critica tale conclusione e fa presente che RFI non ha tenuto conto dello sviluppo economico che da tale investimento potrebbe derivare. In particolare, afferma che lo studio non considera il fenomeno di competitività che, negli ultimi tempi, sta interessando i comuni, volti ad attrarre i cosiddetti « nomadi digitali », ossia i lavoratori di elevata qualifica in grado di lavorare da luoghi diversi dalla sede dell'azienda. Sottolinea, pertanto, la necessità di riconsiderare il progetto di fattibilità della tratta Nuoro-Olbia, anche alla luce dei dati riportati.

Auspica, inoltre, che le risorse destinate al progetto del Ponte sullo Stretto, pari a 11 miliardi di euro, vengano invece impiegate per realizzare uno sviluppo organico e diffuso del trasporto aereo e marittimo in entrambe le regioni insulari.

Anthony Emanuele BARBAGALLO (PD-IDP) preannuncia la presentazione di una risoluzione da parte della propria forza politica sui temi della continuità territoriale e dell'insularità, in particolare sotto i profili dei costi e delle carenze infrastrutturali.

Ribadisce l'importanza di dare concreta attuazione al principio di insularità, anche attraverso l'istituzione di un fondo specifico.

Sottolinea, poi, la necessità di intervenire sul tema dell'intermodalità e, in particolare, dei collegamenti nelle aree interne alle regioni, le cui carenze infrastrutturali incidono fortemente sulla vita dei cittadini e sulla possibilità di usufruire di servizi essenziali.

Andrea CASU, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione congiunta ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 12 giugno 2024. — Presidenza del presidente Salvatore DEIDDA.

La seduta comincia alle 16.

Schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'adeguamento della normativa nazionale all'articolo 138 del regolamento (UE) 2018/1139 e alla direttiva (UE) 2022/2380, che modificano la direttiva 2014/53/UE, concernente l'armonizzazione delle legislazioni degli Stati membri relative alla messa a disposizione sul mercato di apparecchiature radio.
Atto n. 155.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del Regolamento, e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame dello schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 29 maggio 2024.

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

Nessuno chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.05.

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Mercoledì 12 giugno 2024.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.05 alle 16.10.

ALLEGATO 1

Ratifica ed esecuzione del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, fatto a Madrid il 21 gennaio 2008. C. 1803 Governo, approvato dal Senato.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge recante « Ratifica ed esecuzione del Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo, fatto a Madrid il 21 gennaio 2008 » (C. 1803 Governo, approvato dal Senato),

esprime

PARERE FAVOREVOLE.

ALLEGATO 2

7-00114 Deidda: Iniziative per l'attuazione del principio di insularità.

NUOVA FORMULAZIONE

La IX Commissione,

premesso che:

l'articolo 3, secondo comma, della Costituzione stabilisce l'impegno della Repubblica affinché, nel concreto, vengano rimosse le disuguaglianze di ordine economico e sociale che limitano, di fatto, la libertà e l'eguaglianza dei cittadini ed impediscono il pieno sviluppo della persona umana, nonché l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese;

tale impegno trova una più precisa declinazione nell'articolo 119 della Costituzione, ove si stabilisce che la Repubblica « riconosce le peculiarità delle isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità »;

tale riconoscimento va inteso nella più ampia accezione, inclusiva della promozione delle specificità di carattere culturale, storico e naturalistico di tali territori;

la riduzione dei disagi derivanti dalla condizione di insularità dipende, infatti, non solo dalla collocazione geografica, ma anche da altri fattori, quali la demografia, l'esistenza di servizi pubblici essenziali e la disponibilità di collegamenti marittimi e aerei, che costituiscono una condizione imprescindibile per garantire effettività alla libertà di circolazione tutelata dall'articolo 16 della Costituzione;

si tratta chiaramente di un riconoscimento, a livello costituzionale, delle peculiarità della condizione insulare e dell'esigenza di garantire a tutti i cittadini uguali condizioni di fruizione dei diritti fondamentali, così attenuando gli svantaggi derivanti dalle difficoltà di connessione;

quanto appena affermato concretizza, evidentemente, un'ulteriore e puntuale specificazione del principio di uguaglianza sostanziale, sancito dall'articolo 3, secondo comma, della Costituzione, là dove si impegna la Repubblica a rimuovere gli ostacoli che limitano la libertà e l'uguaglianza dei cittadini;

le nuove disposizioni, oltretutto, si pongono in linea con le misure europee sulla continuità territoriale che trovano fondamento nell'articolo 45 della Carta di Nizza sui diritti fondamentali dell'Unione europea e nell'articolo 21, paragrafo 1, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), relativi alla libertà di circolazione e di soggiorno;

lo svantaggio insulare è rappresentato, primariamente, dalla difficoltà di connessione tra il territorio nazionale con quello delle isole, queste ultime sono spesso periferiche rispetto al baricentro geografico del relativo Stato di appartenenza (ad esempio, la Sardegna, la Corsica, l'arcipelago greco e le isole Canarie);

la carenza infrastrutturale interna e in uscita (porti e aeroporti), di cui spesso le isole italiane soffrono, non permette un pieno sviluppo del tessuto imprenditoriale ed economico, con conseguenti ripercussioni sui livelli occupazionali;

i vettori aerei e marittimi operanti sul territorio italiano, considerati gli ingenti costi logistici e di gestione, nonché l'elasticità della domanda tra i vari periodi dell'anno, non ritengono conveniente attivare o mantenere le tratte da e per le isole, considerata altresì la scarsa densità di popolazione ivi residente;

altri Paesi membri dell'Unione europea hanno previsto nelle loro Costitu-

zioni delle norme di vantaggio per le isole, come la Spagna che garantisce una specifica rappresentanza al Senato per le province insulari di Gran Canaria, Maiorca e Tenerife, Ibiza, Formentera, Minorca, Fuerteventura, Gomera, Hierro, Lanzarote e La Palma (articolo 69, comma 3);

ciò nonostante, i singoli ordinamenti statali, senza un organico intervento europeo, non sono in grado di incidere sensibilmente per il miglioramento delle condizioni economiche, sociali e politiche dei territori insulari;

la condizione insulare comporta evidentemente notevoli svantaggi. In termini economici, la distanza dai mercati di riferimento e, potenzialmente, la scarsa accessibilità implicano un maggiore costo degli input produttivi e una maggiore difficoltà nella circolazione di persone, merci e – in parte – servizi;

è dunque chiaro che, in assenza di interventi compensativi, l'insularità rappresenta un ostacolo alla piena realizzazione delle quattro libertà europee (la libera circolazione degli individui, dei beni, dei capitali e dei servizi);

in base all'indice di competitività regionale dell'Unione europea (RCI), che misura i principali fattori di competitività per tutte le regioni di livello Nuts-2 in tutta l'Unione europea, nonché la capacità di una regione di offrire un ambiente attraente per le imprese e i residenti per vivere e lavorare, le regioni insulari si trovano al di sotto della media europea (e dei relativi Stati) in quasi tutti gli indicatori adottati dalla Commissione europea;

la normativa comunitaria, all'articolo 3 del Trattato sull'Unione europea (TUE), assurge a proprio principio cardine quello della libera circolazione delle persone all'interno di tutti i Paesi membri. L'articolo 5 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, stabilisce che « Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri »;

la libertà di circolazione è estesa anche alle merci e, più in generale, è rivolta alla creazione di un mercato unico europeo tra gli Stati membri;

la predisposizione e l'adozione di apposite misure volte a garantire l'effettiva realizzazione dei principi di libertà di circolazione, di persone e merci, costituisce un obbiettivo primario dell'Italia in quanto Stato membro dell'Unione europea;

le condizioni di effettiva parità potranno essere raggiunte, tra i vari modi, anche attraverso degli strumenti di vantaggio per i vettori che intendono collegare le province insulari con il territorio nazionale, senza peraltro entrare necessariamente in contrasto con il divieto di erogazione di aiuti di stato previsto agli articoli 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE);

l'articolo 349 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (TFUE), infatti, già prevede una fattispecie derogativa per alcuni territori, in ragione della « situazione socio economica strutturale [...] aggravata dalla loro grande distanza, dall'insularità, dalla superficie ridotta, dalla topografia e dal clima difficili, dalla dipendenza economica da alcuni prodotti, fattori la cui persistenza e il cui cumulo recano grave danno al loro sviluppo »;

qualsiasi provvedimento normativo volto a garantire la concreta applicazione del principio di insularità stabilito dall'articolo 119 della Costituzione deve essere necessariamente coerente con la normativa europea;

altri Stati membri presentano situazioni insulari simili a quella italiana e, all'interno delle relative Carte costituzionali, è sancito un principio simile a quello espresso nell'articolo 119 della Costituzione;

al fine di promuovere e realizzare la politica di coesione economica, sociale e territoriale, l'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) statuisce l'importanza di prestare una particolare attenzione « alle zone rurali, alle zone interessate da transizione industriale e alle regioni che presentano gravi e per-

manenti svantaggi naturali o demografici, quali le regioni più settentrionali con bassissima densità demografica e le regioni insulari, transfrontaliere e di montagna »;

i Fondi SIE sono riconosciuti come i principali strumenti finanziari europei predisposti per realizzare l'obiettivo della coesione economica, sociale e territoriale, attraverso il coordinamento delle politiche dell'Unione europea con i programmi nazionali e regionali e i maggiori investimenti a livello nazionale per lo sviluppo delle regioni insulari;

per i territori insulari è, quindi, di fondamentale importanza premere per l'effettiva applicazione di tale articolo e per l'attuazione di un piano d'azione europeo che tenga conto delle esigenze e delle problematiche proprie di simili contesti;

lo stesso Parlamento europeo, in data 7 giugno 2022, ha approvato la cosiddetta risoluzione Omarjee (doc. A9-0144/2022) con la quale espressamente si « chiede la creazione di una dotazione supplementare destinata ad aiutare le isole europee ad affrontare le loro sfide e disparità specifiche e a coprire i costi aggiuntivi dell'insularità nel quadro della futura politica di coesione; (...) di ampliare il punto di contatto insulare istituendo una *task force* insulare in seno alla direzione generale della politica regionale e urbana della Commissione »; e al contempo si « invita la Commissione a prendere in considerazione l'assegnazione del bilancio sulla base del PIL pro capite al fine di colmare tutte le disparità tra le isole » nonché « a effettuare una valutazione dinamica dell'articolo 174 TFUE e a basarsi su tale articolo con una vera e propria agenda per le isole europee e a creare una strategia europea per le isole basata su tale relazione, che sia in linea con le esigenze locali e le realtà sul campo e tenga conto delle specificità di ciascuno dei bacini marittimi dell'Unione europea » invitando « la Commissione a realizzare uno studio sulle diverse situazioni dei territori insulari e a prendere in considerazione una strategia per le isole corredata di proposte concrete »;

con la medesima risoluzione Omarjee veniva invitata la Commissione europea a fare del 2024 l'« Anno europeo delle isole », con l'obiettivo specifico di creare un'agenda contenente politiche e misure concrete da attuarsi nell'ambito della politica di coesione;

le isole italiane, e in particolar modo la Sardegna, risentono profondamente dei disservizi legati agli spostamenti da e per l'Italia dovuti a un aumento esponenziale del costo dei biglietti aerei e marittimi a cui, tuttavia, corrisponde una significativa riduzione del numero di collegamenti;

per i residenti, costretti sempre più frequentemente a spostarsi dalle isole per motivi di lavoro, familiari o di salute, è spesso difficile reperire biglietti e altrettanto frequentemente i prezzi degli stessi sono assai elevati;

occorre evidenziare che, notoriamente, le isole sono territori soggetti a forti fenomeni migratori. Si pensi alle migliaia di studenti universitari o di lavoratori che tornerebbero più spesso dalle loro famiglie e che, al contrario, non possono farlo a causa dell'assenza di biglietti o dei costi troppo elevati;

di non secondaria importanza è, inoltre, l'impatto che tali problematiche hanno sul settore terziario;

considerato, infatti, che l'economia delle isole maggiori si fonda in gran parte sul turismo, è evidente che i notevoli problemi e costi di trasporto costituiscono un deterrente per i viaggiatori che, a fronte di prezzi elevati, virano su destinazioni oggettivamente più economiche, oltretutto al di fuori dei confini nazionali (ad esempio, le isole Baleari o le isole Canarie);

è evidente che il fenomeno del cosiddetto caro biglietti sia strettamente legato alla anti-economicità delle tratte, unitamente alla circostanza che, soprattutto nei mesi invernali, i flussi passeggeri sono ridotti in gran parte a quelli dei residenti e lavoratori;

è altrettanto evidente che per le compagnie aeree e marittime non vi sia, a

causa dei flussi attuali e dei costi da sostenere, una convenienza in termini di profitto e che appare, pertanto, imprescindibile un sistema di contribuzioni che ponga rimedio a un problema atavico;

le condizioni di svantaggio delle isole, riconosciute sia dall'Unione europea sia dalla Carta costituzionale, si materializzano proprio in quanto appena detto, implicando una grave compromissione della libertà di spostamento con gravissime ricadute negative in termini socio-economici;

è, dunque, imprescindibile l'assunzione di provvedimenti volti alla mitigazione delle suindicate problematiche al fine di eliminare il divario causato dalla condizione di insularità e che al contempo consenta alle compagnie aeree e marittime di operare a condizioni economicamente non svantaggiose,

impegna il Governo:

a predisporre ogni opportuna iniziativa legislativa e regolamentare per dare piena applicazione al principio di insularità con riferimento alle criticità segnalate in premessa;

a richiedere in sede europea l'inserimento di tutte le nostre isole nell'articolo 349 del TFUE o all'interno di una normativa specifica analoga in materia di trasporti aerei e marittimi;

a promuovere le modifiche, all'uopo necessarie, della normativa comunitaria in tema di trasporti aerei e marittimi nel quadro di politiche di coesione, volte alla mitigazione del divario economico-sociale che la condizione di insularità implica, con specifico riguardo all'ambito dei trasporti, in piena attuazione del principio di insularità di cui all'articolo 119 della Costituzione, nonché della risoluzione Omarjee del Parlamento europeo;

ad adottare ogni opportuna iniziativa, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica, per dei provvedimenti legislativi e regolamentari di defiscalizzazione, totale o parziale, dei costi di gestione sostenuti dalle compagnie che si impegnano a mantenere invariate per 24/36 mesi l'anno le tratte da e per le isole (ad esempio, escludere la Sardegna e la Sicilia dall'applicazione dell'addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale e aeroportuale).

(7-00114) *(Nuova formulazione)* « Deidda, Lampis, Polo, Frijia, Raimondo ».