



Segretaria Generale FAST CONFISAL

---

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

IX Commissione della Camera dei Deputati

---

*Documento agli atti della Commissione*

Pietro Serbassi – Segretario Generale FAST CONFISAL

---

Roma, 26 giugno 2024  
Prot. n. 08/01/SG

Onorevole Presidente Salvatore Deidda

Onorevoli Membri della Commissione

p.c. Vice Ministro On. Edoardo Rixi

Ringrazio innanzitutto per la disponibilità nel poter esprimere il nostro punto di vista sulla tematica della mobilità dei cittadini che risiedono e delle imprese che sono stabilite in aree a deficit di accessibilità trasportistica del paese. Essa è una tematica a cui teniamo particolarmente e alla quale abbiamo dedicato ampia attenzione sin dal 2020 nei nostri position paper annuali sviluppati nel quadro dell'iniziativa "Italia Velocemente Connessa", la cui ultima edizione ci permettiamo di allegare alla presente memoria.

In tale quadro abbiamo sempre cercato di formulare proposte in grado di implementare un sistema dei trasporti nazionale equo. Tutto ciò, finalizzato a favorire la mobilità di cittadini ed imprese, in linea con il principio di uguaglianza sostanziale di cui all'art. 3 della Costituzione. Questo articolo sottolinea il diritto alla mobilità e obbliga lo Stato a intervenire per rimuovere gli ostacoli. Questo si traduce nella realizzazione di una rete di infrastrutture e servizi che consentano a tutti i cittadini l'esercizio del proprio diritto.

L'art. 16 della Costituzione riguarda la libertà di circolazione e di soggiorno. Infine, l'art. 119 della Costituzione impegna la Repubblica a promuovere misure per rimuovere gli svantaggi geografici derivanti dall'insularità geografica di alcune aree dello Stato italiano, ma che per analogia può essere estesa alle altre zone svantaggiate, quali le zone rurali, le aree montane, le aree interne e quelle transfrontaliere

Il gap economico, sociale, territoriale, a volte anche culturale, che cittadini ed imprese di aree periferiche vivono quotidianamente rispetto ad altre aree del paese, può essere affrontato in primis attraverso il miglioramento dell'accessibilità trasportistica di tali aree e quindi promuovendo una mobilità, per il tramite di infrastrutture e servizi di trasporto, efficace ed efficiente.

Venendo ai temi dell'indagine e concentrandoci sulla continuità territoriale aerea e marittima, non possiamo non osservare una forte criticità negli ultimi anni negli affidamenti finalizzati ad imporre obblighi di servizio pubblico (OSP), con o senza compensazione, sia sui servizi di cabotaggio marittimo, in particolare nei servizi con le isole minori, sia sulle rotte aree da/per le nostre isole maggiori. Molto spesso le gare sono andate deserte, con proroghe e a volte anche interruzioni dei servizi di connettività, a detrimento della qualità e della frequenza dei servizi di mobilità dei cittadini e delle imprese dei territori interessati. Fermo restando che probabilmente ogni situazione è individuale ed è causata da motivi specifici, a parere di FAST CONFISAL vi possono essere due motivi e quindi due soluzioni per affrontare la questione:

- una riguarda la necessità di una più ampia compartecipazione economica dello Stato centrale alle risorse stanziare e messe a bando dalle Regioni, risorse che spesso risultano inadeguate a garantire servizi frequenti, affidabili e rispondenti alle esigenze della domanda ed ai fabbisogni di copertura dei costi di esercizio e di "profittabilità ragionevole" da parte dell'operatore;
- un'altra, specifica in particolare per il trasporto aereo, riguarda una ridefinizione dei bacini di traffico che vengono serviti dalle rotte in potenziale OSP. Da un lato, infatti, se il bacino di traffico è troppo piccolo, il vettore necessita di maggiori risorse per coprire "il fallimento di mercato" e si scontra alle limitate disponibilità di budget delle pubbliche amministrazioni che bandiscono; dall'altro lato, se il bacino è troppo grande, ma comunque persiste la non redditività delle eventuali rotte, la frequenza dei servizi richiesti sarà comunque necessariamente più estesa, sebbene non omogenea, e pertanto anche in questo caso le risorse a disposizione difficilmente coprirebbero le esigenze di compensazione del vettore, in particolare nelle stagioni di morbida.

Secondo punto. Collegato a quanto espresso sopra, la continuità territoriale di un'area non si esaurisce nella disponibilità di una rotta aerea da/per Milano e/o Roma o da un collegamento marittimo con Civitavecchia, con Napoli o con Piombino. Invero, la continuità territoriale deve considerare l'intero spostamento del cittadino o della merce, dalla sua origine alla sua destinazione.

In tal senso, senza efficaci connessioni ferroviarie e di trasporto urbano su ferro di adduzione agli scali aeroportuali di rilevante interesse nazionale anche a carattere di continuità territoriale, quali ad esempio Foggia, Crotone e Cuneo, per non parlare sempre della Sardegna e Sicilia, vanifica spesso la presenza della rotta in OSP. In tal senso, è urgente introdurre investimenti infrastrutturali di carattere stradale e ferroviario in adduzione ai nodi che sono serviti da tali servizi di continuità, al fine di garantire un effettivo diritto di mobilità a chi risiede in aree periferiche. Lo stesso ovviamente dicasi per i collegamenti ai porti maggiormente interessati da traffici passeggeri e merci di cabotaggio marittimo (Napoli, Livorno, Piombino, Genova, Bari, Palermo, Civitavecchia, al netto delle due città dello Stretto di Messina ovviamente).

Il potenziamento dei collegamenti in adduzione ai nodi interessati da rotte aeree o marittime in continuità territoriale, potrebbe tra l'altro garantire un'ottimizzazione dei bacini di traffico di cui al punto precedente, allargando le rispettive catchment areas.

Terzo punto. Viene spesso lamentata da parte degli utenti la scarsa qualità dei servizi sottoposti in OSP ovvero il limitato ventaglio dei servizi ancillari al mero trasporto, tra cui il posto per i bagagli, la possibilità di cancellare i voli ma anche il trasporto in condizioni sanitarie critiche. Questi servizi ancillari, che molto spesso escono dal perimetro regolatorio della continuità territoriale, diventano invece parte sostanziale dello spostamento e quindi del diritto di mobilità di chi risiede in aree a bassa accessibilità. Su questi punti è assolutamente necessario che venga posta maggiore attenzione nelle gare ove non previsti, ovvero che venga effettuato un serio monitoraggio sul rispetto delle condizioni ed un eventuale sanzionamento nei casi in cui i vettori non adempiano alle previsioni in materia. Riteniamo opportuno valutare sulla scorta della normativa e della giurisprudenza comunitaria dei contratti di servizio che prevedano fra i requisiti compagnie aeree che applichino il CCNL del Trasporto Aereo con verifiche annuali sulla solidità economica e efficacia del servizio effettivamente reso.

Quarto punto e ultimo. Con riferimento al trasporto marittimo di cabotaggio, oltre ai servizi di prossimità-locali di connessione con le isole minori, abbiamo da sempre sostenuto la necessità di promuovere con forza le Autostrade del Mare quali strumenti di riequilibrio modale e di connettività territoriale per le persone e le merci. Il segmento specifico, in cui l'Italia è leader a livello europeo sia in termini di passeggeri trasportati, di tonnellate movimentate e di flotta dislocata, è stato costantemente trattato nei nostri position paper, con proposte di potenziamento e di estensione degli incentivi dedicati nonché con la necessità di implementare adeguamenti infrastrutturali nei porti vocati a tali traffici. Si consideri peraltro che le movimentazioni Ro-Ro in Italia pesano per oltre il 20% del totale delle movimentazioni merci portuali del paese, e per il 40% hanno origine e destinazione nei porti siciliani e sardi. Sulla base di tali considerazioni, e sebbene i servizi coperti da OSP e da convenzione di servizio pubblico siano esentati, non possiamo che esprimere la fortissima preoccupazione che la normativa europea sull'ETS marittimo crei un aggravio economico che si ripercuoterà sugli utenti finali (passeggeri e autotrasportatori, quindi aziende), ovvero uno stress finanziario sulle compagnie armatoriali con conseguente potenziale interruzione di alcuni servizi. Ribadiamo, quindi, la necessità che il Governo formalizzi nelle opportune sedi l'esenzioni sull'applicazione dell'ETS marittimo per i collegamenti di Autostrade del Mare.

Grazie per l'attenzione, distinti saluti e buon lavoro.



Il Segretario Generale  
Pietro Serbassi

