



*Regione Siciliana*

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

Gaetano Armao

*Vicepresidente ed Assessore all'economia della Regione siciliana-Componente del Comitato delle Regioni UE.*

## CONDIZIONE DI INSULARITÀ ED ONERI DI SERVIZIO PUBBLICO AREO

1. Condizione di insularità, ai sensi degli artt. 174 TFUE e ss. e dell'Art. 119 Cost., deve essere affrontata mediante puntuali misure di riequilibrio (continuità territoriale, fiscalità di sviluppo, incentivi e misure di sostegno allo sviluppo, perequazione infrastrutturale, regimi di aiuto etc.).

Non si tratta soltanto di invertere principi ormai conclamati dal diritto europeo e da quello interno, ma di far fronte concretamente, al fine di garantire l'eguaglianza sostanziale dei cittadini e la parità di trattamento nel godimento effettivo dei diritti sociali, alle situazioni di divario ed ai "costi dell'insularità" mediante misure concrete sul piano legislativo.

2.1. Al riguardo giova ricordare che giusta la sentenza n 6 del 2019 la Corte costituzionale ha ritenuto illegittimo l'articolo 1, comma 851, della legge n. 205 del 2017 *«nella parte in cui non prevede, nel triennio 2018-2020, adeguate risorse per consentire alla Regione autonoma Sardegna una fisiologica programmazione nelle more del compimento, secondo i canoni costituzionali, della trattativa finalizzata alla stipula dell'accordo di finanza pubblica»*. Si tratta di un arresto giurisprudenziale di grande momento ed in linea con quanto la Corte aveva affermato precedentemente circa la necessità che lo Stato ponga in essere una leale collaborazione con le autonomie territoriali nella gestione delle politiche di bilancio.

Secondo il chiaro orientamenti del giudice delle leggi nelle relazioni finanziarie tra Stato e Autonomie territoriali, infatti, la "ragione erariale" non può essere un principio tiranno. Ne discende che nell'adozione delle politiche di bilancio, il legislatore dispone di una discrezionalità "limitata" dagli effetti delle sentenze della Corte costituzionale, alle quali deve dare attuazione tempestivamente dopo la pubblicazione della sentenza e comunque entro la prima manovra di finanza ad essa successiva.

Alla stregua dei principi delineati, e dopo diversi moniti al legislatore per rendere razionale e proporzionata la partecipazione delle Autonomie territoriali alla realizzazione degli obiettivi e al rispetto dei vincoli di finanza pubblica, è giunta così la dichiarazione di illegittimità costituzionale delle disposizioni della legge di bilancio dello Stato sulle relazioni finanziarie con la Regione autonoma Sardegna nel triennio 2018-2020.

La sentenza censura, tra l'altro, il ritardo con cui lo Stato ha dato attuazione alle precedenti pronunce della Corte, affermando che l'attuazione non può ritardata a piacimento ma deve intervenire tempestivamente dopo la pubblicazione della sentenza e comunque entro la prima manovra di finanza ad essa successiva. È *«proprio il meccanismo della "priorità di intervento finanziario" conseguente alle pronunce [della] Corte – si legge nella sentenza - a connotare il principio dell'equilibrio dinamico come giusto contemperamento, nella materia finanziaria, tra i precetti dell'articolo 81 della Costituzione, la salvaguardia della discrezionalità legislativa e l'effettività delle pronunce del Giudice costituzionale»*.

Al fine di conferire effettività alla propria pronuncia, la Corte ha enucleato dalla legislazione costituzionale, da quella attuativa e dai propri indirizzi giurisprudenziali i criteri con cui dovranno essere determinati i contributi spettanti alla Regione autonoma Sardegna per il triennio 2018-2020, in attesa che si perfezioni l'accordo definitivo tra lo Stato e la medesima Regione:

- 1) la dimensione della finanza della Regione rispetto alla finanza pubblica;



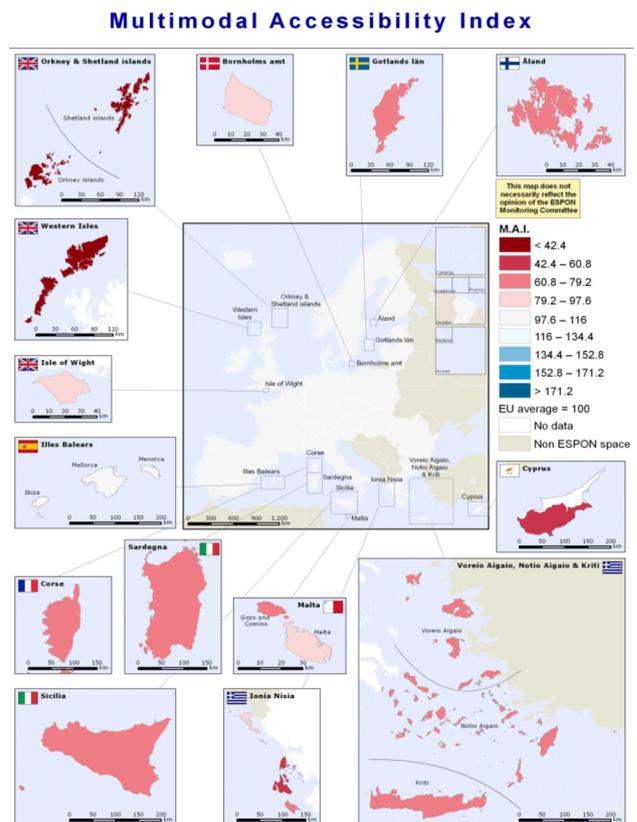
## Regione Siciliana

Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia

- 2) le funzioni effettivamente esercitate e i relativi oneri;
  - 3) gli svantaggi strutturali permanenti, i costi dell'insularità e i livelli di reddito pro capite;
  - 4) il valore medio dei contributi alla stabilità della finanza pubblica allargata imposti agli enti pubblici nel medesimo arco temporale;
  - 5) il finanziamento dei livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali.
- Infine, la sentenza contiene un nuovo monito, rivolto non solo alle parti in causa ma a tutte quelle dei giudizi in materia finanziaria, sulla necessità di trasparenza dei conti pubblici, in cui si ribadisce, in particolare, il rispetto delle «regole di bilancio numeriche» così definite dall'Unione europea.

2.2. Per quanto concerne la Regione Siciliana giova ricordare, al di là della pacifica applicazione dei principi declinati dalla richiamata pronuncia, che nell'accordo stipulato tra il Presidente della Regione ed il Ministro dell'Economia e delle finanze il 19 dicembre 2018 si è convenuto (punto 7) che *“Al fine di favorire l'insediamento di imprese e cittadini europei ed extraeuropei nel territorio della Regione Siciliana, Stato e Regione si impegnano a verificare la possibilità di individuare forme di fiscalità di sviluppo, previa individuazione della copertura finanziaria ove necessaria, con le modalità indicate nei tavoli appositamente istituiti in materia di autonomia finanziaria regionale, fiscalità locale e condizione di insularità”*.

Sempre per quanto riguarda la Regione Siciliana, giova ricordare che con delibera di Giunta regionale n. 265 del 18 luglio 2018 recante *“Legge regionale 8 maggio 2018, n. 8, articolo 70 – Interventi di competenza regionale per il riconoscimento della condizione di insularità a livello comunitario”*<sup>1</sup> ha chiesto al Governo Italiano la puntuale individuazione dei costi dell'insularità e di sostenere le istanze della Sicilia, quale regione insulare, presso le istituzioni dell'Unione Europea, affinché sia data piena ed integrale applicazione alla coesione territoriale



<sup>1</sup> Art. 70 della L.r. n. 8 del 2018, *“Interventi di competenza regionale per il riconoscimento della condizione di insularità a livello comunitario”* in particolare stabilisce, per la prima volta nell'ordinamento regionale, che:

*“1. In attuazione delle previsioni dello Statuto regionale e della Risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016, la Regione promuove le azioni e gli interventi di competenza nei confronti delle autorità statali e comunitarie per il riconoscimento della condizione di insularità del territorio regionale e per l'accesso ai benefici e ai relativi regimi derogatori di aiuto, al fine di realizzare una compiuta ed effettiva continuità territoriale e la piena integrazione nelle reti e nei sistemi europei dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia.*

*2. Entro il termine di novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale procede, su proposta dell'Assessore regionale per l'economia, all'adozione di formale deliberazione, corredata della documentazione a supporto, per l'attivazione nei confronti del Governo nazionale dell'iniziativa volta alla definizione delle necessarie modifiche ed integrazioni al Trattato di adesione dell'Italia all'UE, al fine di ottenere per il territorio regionale l'implementazione dei regimi speciali, in analogia con quanto già previsto nell'ordinamento comunitario per le regioni ultraperiferiche degli altri Stati membri ai sensi dell'articolo 174 TFUE”*



## *Regione Siciliana*

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

attraverso la definizione di politiche organiche rivolte alle realtà insulari per costituire un vero e proprio “statuto dell’insularità” inteso non come una serie di deroghe al diritto dell’Unione Europea di applicazione generale, ma come insieme di “politiche dedicate” alle realtà insulari e graduate in base alla consistenza del “fattore insularità”.

In particolare:

- avuto riguardo ai diritti di continuità territoriale dei siciliani che sia assentito un regime di riduzione del costo dei trasporti aerei e marittimi (come avviene già per la Sardegna), anche mediante la predisposizione delle necessarie risorse finanziarie;
- con riferimento agli aiuti di Stato, che siano previste misure specifiche volte a stabilire le condizioni di applicazione dei trattati in materia di aiuti alle realtà insulari, alla stessa stregua di quanto previsto dall’articolo 349 del TFUE con riguardo a talune isole ultraperiferiche, partendo dal presupposto che l’insularità deve essere considerata come uno svantaggio competitivo strutturale di carattere permanente tale da integrare i requisiti richiesti dal TFUE all’art. 107, par. 3 lett. a) affinché gli aiuti possano considerarsi compatibili con il mercato interno anche alla luce di quanto sostiene la Corte di Giustizia, secondo la quale la deroga riguarda le regioni nelle quali la situazione economica è estremamente sfavorevole rispetto a quella dell’Unione nel suo complesso, a partire da alla fiscalità di sviluppo;
- in relazione alla politica di coesione, è necessario che siano istituite ulteriori linee di finanziamento dedicate alla Sicilia ed alla Sardegna in quanto aree caratterizzate da un deficit strutturale di sviluppo, fondate su una base di indicatori mirati e calibrati sull’insularità che non tengano conto soltanto del PIL ai fini dell’eleggibilità al sostegno dei fondi strutturali e di investimento europei (SIE) nel rispetto dei principi di eguaglianza sostanziale e di perequazione infrastrutturale;
- mantenere gli impegni assunti con la Dichiarazione sulle Regioni insulari n.30 allegata al Trattato di Amsterdam e confermati nelle conclusioni formulate dalla Presidenza Francese del Consiglio Europeo a Nizza nel 2000 e, di conseguenza, di esercitare il proprio ruolo d’impulso e di definizione degli orientamenti e delle priorità politiche generali necessarie allo sviluppo dell’UE (art.15 TUE) e di garanzia del rispetto dei principi fondamentali cui sono tenuti gli Stati membri tra cui quello della solidarietà tra i medesimi (art. 7 TUE);
- la Commissione e le istituzioni europee assicurino, e sin dalla prossima programmazione, il pieno rispetto della richiamata risoluzione del Parlamento europeo del 2016 e del parere reso dal Comitato delle Regioni del 2018 e degli impegni ivi sanciti al fine di garantire l’effettività della coesione.

Analoga richiesta è stata effettuata ai Governi Italiano e Francese dalla Consulta interistituzionale fra le assemblee rappresentative della Sardegna e della Corsica “Consulta corso-sarda” con la deliberazione del 4 luglio 2017 “*Sul riconoscimento della condizione di insularità in attuazione dell’articolo 174 TFUE*”.

In materia di insularità il Parlamento europeo con la risoluzione del 4 febbraio 2016 sulla condizione di insularità:

- incoraggia la Commissione a fornire una definizione chiara del tipo di svantaggi geografici, naturali e demografici permanenti che le regioni insulari possono presentare con riferimento all’articolo 174 TFUE;
- invita la Commissione a illustrare come intende dare attuazione al disposto dell’articolo 174 TFUE relativamente agli svantaggi permanenti delle regioni insulari che ostacolano il loro sviluppo e impediscono loro di conseguire la coesione economica, sociale e territoriale;
- invita la Commissione ad istituire uno «sportello isole» collegato alla Direzione generale della Politica regionale e urbana (DG REGIO) della Commissione e costituito da funzionari incaricati di coordinare ed analizzare le tematiche connesse alle regioni insulari;



## *Regione Siciliana*

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

- invita la Commissione a presentare un'apposita comunicazione contenente una «Agenda per le regioni insulari dell'UE» e, successivamente, un «Libro bianco» che monitori lo sviluppo delle regioni insulari, sulla base delle migliori prassi e con la partecipazione delle autorità locali, regionali e nazionali e di altri attori pertinenti, ivi inclusi le parti economiche e sociali e i rappresentanti della società civile;

- chiede che la Commissione avvii uno studio/un'analisi approfondita sui costi supplementari che la condizione di insularità determina a livello dei sistemi di trasporto di persone e merci e dell'approvvigionamento energetico nonché in termini di accesso al mercato, in particolare per le PMI;

- ritiene che per le isole dovrebbe esistere una definizione/categorizzazione adeguata che tenga conto non solo delle loro differenze e peculiarità, ma anche della loro situazione specifica; invita la Commissione a istituire una categoria omogenea, composta da tutti i territori insulari, basandosi sull'articolo 174 TFUE, che riconosce la condizione di insularità; invita altresì la Commissione a tener conto di altri indicatori statistici, oltre al PIL, in grado di riflettere la vulnerabilità economica e sociale conseguente agli svantaggi naturali permanenti.

Al fine di approfondire le tematiche concernenti l'Autonomia della Regione Siciliana, a seguito dell'accordo del 19 dicembre 2018 tra la Regione Siciliana e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, sono stati istituiti appositi tavoli tecnici, tra i quali quello relativo alla condizione di insularità (fiscaltà di vantaggio e regimi speciali).

Nel corso degli incontri del predetto tavolo tecnico, la delegazione della Regione ha chiesto che il Governo si faccia promotore nei confronti dei competenti Uffici della Commissione delle istanze di cui alla delibera di Giunta regionale n. 265 del 18 luglio 2018.

In particolare è stato chiesto di conoscere ai fini del riconoscimento dell'insularità, anche nell'ambito negoziato per i nuovi fondi strutturali - se la Commissione europea abbia riscontrato le richieste indicate nella risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016.

Inoltre, è stato fatto presente che il parere del Comitato europeo delle regioni del 12 maggio 2017 su "*L'imprenditorialità nelle isole: il contributo alla coesione territoriale*", al punto 30:

- sottolinea che molti fattori che ostacolano specificamente lo sviluppo delle isole non vengono rilevati ricorrendo al PIL pro capite come indicatore;

- propone pertanto di ampliare la gamma degli indicatori complementari utilizzati nell'ambito della politica di coesione, al fine di migliorare l'analisi della situazione socioeconomica delle isole e della loro attrattività;

- suggerisce, come possibili indicatori da utilizzare, l'indice di competitività regionale (RCI) e l'indice di accessibilità;

- raccomanda di proseguire i lavori per la ricerca di altri indicatori che consentano di illustrare pienamente il costo aggiuntivo dell'insularità;

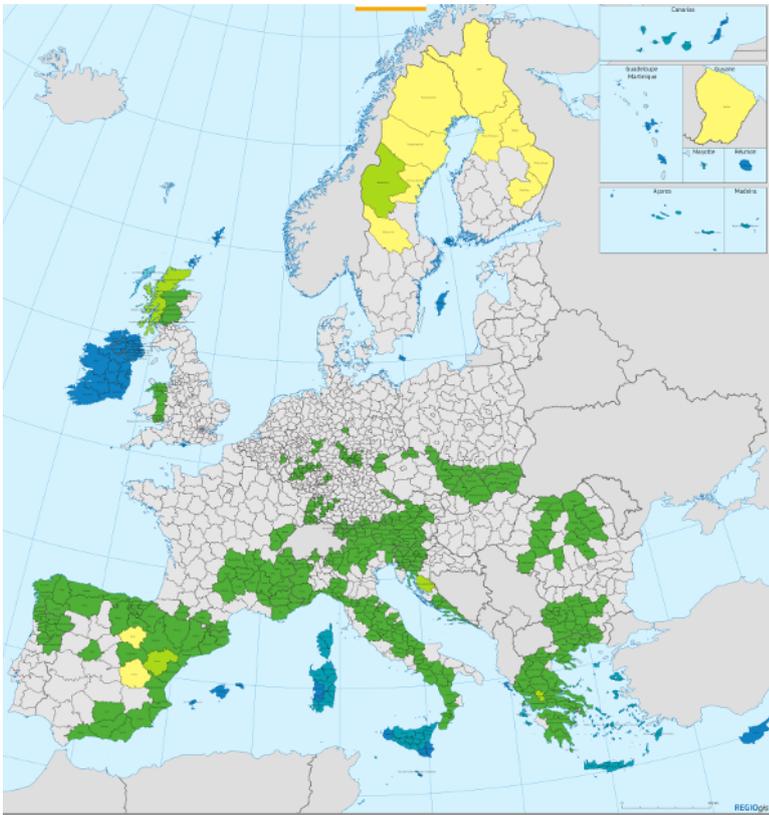
- raccomanda la realizzazione, da parte della Commissione, di studi intesi a comparare le prestazioni delle imprese insulari con quelle delle loro omologhe continentali, anche quando il continente è rappresentato da un unico Stato membro insulare.

Nel corso dei lavori del predetto Tavolo tecnico, i rappresentanti regionali hanno, inoltre, chiesto che, qualora la Commissione non abbia ancora avviato il predetto studio/analisi sui costi supplementari derivanti dalla condizione di insularità, il Governo solleciti la Commissione europea ad avviare uno studio sui costi supplementari derivanti dalla condizione di insularità, anche attraverso i parametri utilizzati dallo *European Spatial Planning Observatory Network*



## Regione Siciliana

Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia



(ESPON) e l'indice di competitività regionale (RCI)<sup>2</sup>.

Al riguardo, la delegazione di parte Statale (Ministero dell'Economia) ha fatto presente che il sollevato tema dell'insularità presenta profili di carattere generale che potrebbero essere rappresentati alla Commissione Europea nell'ambito della predisposizione delle regole in materia di aiuti regionali con riferimento agli orientamenti sugli aiuti Stato regionali, alla definizione della carta per gli aiuti a finalità regionale riguardante i singoli Stati membri e alle pertinenti previsioni contenute nel Regolamento di esenzione in materia di aiuti di Stato.

La Regione ha così richiesto di avviare con le stesse un confronto e un dialogo costruttivo al fine di stabilire le condizioni di applicazione dei trattati in materia

di aiuti alle realtà insulari, di cui alla Risoluzione del Parlamento europeo del 4 febbraio 2016, alla stessa stregua di quanto previsto dall'articolo 349 del TFUE con riguardo a talune isole ultraperiferiche.

3. L'articolo 174 del Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea costituisce il fondamento della politica europea di coesione sociale, economica e territoriale.

Come noto, il primo e il secondo comma stabiliscono che l'UE mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle regioni attraverso il rafforzamento delle politiche di coesione, mentre il terzo comma invece sancisce che una particolare attenzione deve essere rivolta alle regioni che presentano gravi e permanenti svantaggi naturali, e tra questi le isole.

Purtroppo, nonostante gli specifici interventi del Parlamento europeo che in merito ha adottato più risoluzioni (da ultimo "*Special situation of islands*", *European Parliament resolution*, 4 February 2016) e del Comitato delle Regioni ("*Entrepreneurship on Islands: contributing towards territorial cohesion*", *Opinion of the European Committee of the Regions* 2017/C 306/10, May 2017),

---

<sup>2</sup>A recent analysis shows how 15 Member States (Austria, Bulgaria, Croatia, Cyprus, Denmark, Finland, France, Greece, Italy, Malta, Portugal, Slovenia, Spain, Sweden and the United Kingdom) dealt with specific challenges due to the insular, mountainous and/or sparsely populated nature of their territories. The analysis – which covers the 2014-2020 period – details these challenges and presents solutions via EU Regional Policy. Specifically, it focuses on actions relating to jobs, growth and investment in communities situated on mountains and islands and in sparsely populated areas co-financed by the European Regional Development Fund (ERDF) and the Cohesion Fund (CF), and via mainstream, as well as European Territorial Cooperation (ETC), programmes. Reflecting its full commitment to such areas beyond 2020, the European Commission has proposed an enabling framework that is focused on flexibility and would provide multiple ways to further unlock their rich potential.



## *Regione Siciliana*

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

al di là di circoscritti interventi, può dirsi che la “*condizione di insularità*” rimanga ancora marginale nelle politiche di coesione e di impiego dei fondi SIE.

Nelle 362 isole dei 15 Paesi all'interno dell'UE con più di 50 abitanti vivono complessivamente 17,7 milioni di persone (di cui 3,7 milioni nelle regioni ultraperiferiche ed oltre 6,6 milioni in Sicilia e Sardegna), in queste Regioni il PIL pro capite è meno dell'80% della media UE ed una parte significativa di esse appartiene ancora alla categoria delle regioni meno sviluppate, so trovano ad affrontare difficoltà strutturali e permanenti specifiche di tali territori, che comportano per le loro imprese costi supplementari, che gravano sulle loro prospettive di sviluppo. La maggior parte di tali regioni insulari (classificate NUTS 2 e 3) non ha completato alcun processo di convergenza economica, e negli ultimi 20 anni la loro situazione si è persino deteriorata, in particolare a causa della crisi finanziaria, delle politiche di austerità adottate dagli Stati membri e della carenza di innovazione dell'aggravarsi della situazione dei collegamenti e dei trasporti.

Le regioni insulari - come noto - presentano caratteristiche geografiche, economiche, demografiche e sociali specifiche, che comportano sfide uniche nel quadro dell'applicazione delle politiche europee: dimensioni ridotte (superficie, popolazione, economia), mercato locale limitato e difficoltà a realizzare economie di scala, costi di trasporto elevati, relazioni interindustriali poco sviluppate, deficit di competenze imprenditoriali, di infrastrutture e di offerta di servizi per le imprese (rispetto alle imprese continentali), compressione dei servizi sociali e formativi ai cittadini e, più di recente, subiscono in termini più massicci il fenomeno migratorio.

4. Nel **Documento sulla Programmazione europea 2021-2027**, approvato lo scorso 21 febbraio dalla Conferenza delle Regioni italiane è stato evidenziato, fra l'altro, che la politica di coesione post 2020 non solo non deve lasciare indietro le isole ma, al contrario, riconoscerne il ruolo strategico e creare le condizioni per uno sviluppo paritario e coerente con le altre aree d'Europa.

Più specificamente è stato formalmente richiesto alle Istituzioni Europee di prevedere misure normative e programmatiche specifiche per compensare la discontinuità territoriale, basate su un “*indice di perifericità insulare*” da definire sulla base dell'estensione territoriale, della popolazione interessata e della distanza chilometrica e temporale dal continente e dalle aree più sviluppate del Paese;

- promuovere lo sviluppo sociale, economico e ambientale sia nelle aree urbane che nelle aree con gravi e permanenti svantaggi naturali o demografici che hanno difficoltà ad accedere ai servizi di base (isole e aree interne), in coerenza con il dettato dell'art. 174 del TFUE.

Dopo le risoluzioni del Parlamento europeo del 2016 ed il parere del Comitato delle Regioni del 2017, anche l'Italia, ed a partire dalla legge di bilancio, deve, quindi, riconoscere alle isole misure di sostegno finanziario, misure fiscali e di finanziamento infrastrutturale, in quanto ad esse viene riconosciuto lo svantaggio competitivo per i costi delle esportazioni e il reperimento delle materie prime mentre l'Europa deve riconoscere loro gli svantaggi strutturali che derivano dalla loro condizione, in termini di mobilità, infrastrutture stradali e ferroviarie e di sostegno alle imprese.

Soltanto attraverso la compiuta affermazione delle misure di riequilibrio, le isole europee, a partire dalla Sardegna e dalla Sicilia, potranno rilanciare le proprie prospettive di crescita. E in questo senso occorre fare sistema non solo per la continuità territoriale, ma anche per la fiscalità di sviluppo.



## Regione Siciliana

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

5. In materia di **continuità territoriale** va ricordato che alla stregua delle previsioni dell'ordinamento europeo - che detta le condizioni ed i requisiti degli **oneri di servizio pubblico** (OSP-PSO *public service obligation*) giusta gli artt. da 16 a 18 del regolamento n. 1008/2008 - la valutazione circa l'adeguatezza dei servizi aerei è affidata agli Stati membri<sup>3</sup>.

Il complesso ed articolato processo di liberalizzazione del trasporto aereo, sia in Europa che negli USA, ha certamente accresciuto la concorrenza tra le compagnie aeree, e di conseguenza la liberalizzazione dei relativi *network*. Al fine di evitare la distorsione competitiva della concentrazione dei flussi sui soli aeroporti principali, lasciando gli scali regionali con servizi ridotti o nulli, la liberalizzazione è stata sempre accompagnata da deroghe destinate alla protezione delle piccole comunità e/o delle aree periferiche.

In Europa la continuità territoriale – in particolare nel trasporto aereo – è disciplinata essenzialmente da regolamenti, come tali direttamente applicabili nell'ordinamento interno. Invero già a partire dal regolamento n. 2408 del 1992, relativo all'accesso di vettori aerei comunitari nei collegamenti all'interno della Comunità Europea l'art. 4 di tale regolamento già precedeva la possibilità agli Stati Membri di individuare alcune rotte su cui imporre Oneri di servizio pubblico come avviene per larga parte del trasporto pubblico locale e per molte linee di navigazione di verso le isole<sup>4</sup>.

Sulla base della ponderazione di taluni elementi ritenuti determinanti: 1) interesse pubblico; 2) la possibilità, in particolare per le regioni insulari, di far ricorso ad altre forme di trasporto; 3) le tariffe aeree e le condizioni che possono essere offerte agli utenti; 4) gli effetti combinati dell'operare dei vettori presenti o intenzionati ad entrare nel mercato di riferimento.

Con l'imposizione di un OSP il vettore aereo comunitario è autorizzato a istituire servizi aerei di linea conformi a tutti i requisiti richiesti per l'assegnazione dell'onere di servizio pubblico, incluso il periodo di tempo durante il quale intende effettuare il servizio<sup>5</sup>.

E' così lo Stato membro che, effettuata la ponderazione ex art.16, par. 1 e 4, del regolamento n. 1008/2008, deve informare la Commissione in merito alla propria intenzione di

---

<sup>3</sup> Gli OSP sono una compensazione assegnata al vettore nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea adeguati in termini di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima e pertanto un'eccezione al principio generale della libera prestazione di servizi aerei all'interno dell'UE sancito dall'articolo 15, paragrafo 1, del regolamento.

<sup>4</sup>Giusta la disposizione richiamata “*uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati verso un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico della regione in cui si trova l'aeroporto, nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati adeguati servizi aerei cui vettori non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale?*”.

<sup>5</sup>L'accesso al servizio può però essere limitato dallo Stato membro in taluni casi: in caso, ad esempio, di una rotta per la quale nessun vettore aereo comunitario «abbia istituito o possa dimostrare di apprestarsi a istituire» servizi aerei di linea sostenibili in relazione all'OSP imposto su tale rotta, che viene assegnata a un unico vettore aereo comunitario, per un periodo non superiore a quattro anni (che può essere incrementato fino a cinque anni qualora l'onere di servizio pubblico sia imposto su una rotta verso un aeroporto che serve una regione ultraperiferica) al termine del quale si procede a un riesame della situazione. Va poi ricordato che il successivo articolo 17 del regolamento disciplina la procedura di gara d'appalto per gli oneri di servizio pubblico: lo Stato membro può compensare il vettore aereo selezionato con i requisiti richiesti per gestire la rotta con onere di servizio pubblico in misura tale da non superare quanto necessario a coprire i costi netti sostenuti per la prestazione del servizio, considerati i ricavi e un margine di profitto ragionevole.



## Regione Siciliana

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

imporre oneri di servizio pubblico i quali, tuttavia, vanno declinati all'interno di un contratto che rispetti la legislazione europea e l'equilibrio economico-finanziario del servizio aereo<sup>6</sup>.

Come precisato nell'ultimo documento elaborato dalla Commissione UE in materia del 2017<sup>7</sup> gli OSP possono prevedere "prescrizioni relative alle tariffe massime". In particolare laddove ritenuto necessario, in quanto le tariffe sarebbero altrimenti eccessive rispetto al contesto delle esigenze economiche della regione interessata, si può prevedere un OSP che si limiti a determinare "un prezzo massimo". Ne discende che un'accentuata crescita dei prezzi (determinata ad esempio dalla rarefazione dei vettori) o la diminuzione del numero di passeggeri in poco tempo può, a seconda dei casi, indicare la necessità di fissare un prezzo massimale, cui deve corrispondere lo Stato membro.

Ed in tal caso che scatta la competenza dello Stato membro e delle autorità dallo stesso preposte al controllo del sistema del trasporto aereo.

Dal 1994 ben tredici Stati (Cipro, Croazia, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Irlanda, Italia, Portogallo, Regno Unito, Repubblica ceca, Spagna e Svezia) hanno già attivato questo tipo di servizio.

Tra questi la Francia ha attivato più di ottanta tratte con onere di servizio pubblico, il Portogallo con tredici linee (tutte da e per le isole Azzorre e Madeira, tranne la Lisbona-Villa Real – Braganza che collega due città della terraferma), l'Irlanda con sette servizi (tutte le rotte domestiche tranne la Dublino – Shannon e la Dublino - Cork) e la Gran Bretagna con quindici tratte da e per le isole minori come le Orcadi, le Shetland e le Ebridi. La Germania con 5, la Svezia con 11 e la Spagna (13 tratte all'interno delle isole Canarie), completano il quadro dei paesi che applicano questo regime, oltre all'Italia.

Vale la pena di sottolineare che in Portogallo il numero di posti offerti sulle rotte con oneri di servizio è pari a circa il 40% del totale del mercato domestico, in Irlanda la quota di OSP nel traffico interno è di circa il 70 % (tutte le rotte domestiche tranne la Dublino – Shannon e la Dublino - Cork), in Francia questo valore scende rispettivamente attorno al 10%, con circa 5,7 milioni di passeggeri per anno che volano con OSP, il che significa ogni cinque passeggeri nazionali uno viaggia su una rotta soggetta a continuità territoriale. Ad eccezione di tali Paesi e della Scozia ove si raggiunge il 10%, nelle altre nazioni tale valore è sostanzialmente insignificante a partire dall'Italia che è il Paese continentale con il maggior numero di cittadini insulari (oltre 6,5 milioni, il 12% della popolazione).

Le rotte OSP sono in pratica prevalentemente nazionali e solo 7 di esse collegano aeroporti situati in due Stati membri diversi.

Corre l'obbligo di ricordare alcuni riferimenti essenziali per inquadrare la questione:

---

<sup>6</sup> Gli Stati membri – previa consultazione con gli altri Stati membri interessati e dopo aver informato la Commissione europea nonché gli aeroporti interessati e i vettori aerei operanti sulla rotta – possono imporre oneri di servizio pubblico per i servizi aerei di linea tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso.

L'importo definitivo degli OSP assegnati in compensazione per il servizio di trasporto su tali rotte è determinato alla fine del periodo di gestione in relazione ai costi effettivamente sostenuti, così come individuati nella contabilità analitica dell'impresa di gestione, e dei ricavi effettivamente derivanti dal servizio, documentati e documentabili. L'erogazione delle somme previste nel contratto non costituisce corrispettivo, ma una mera compensazione per la gestione di un servizio «di pubblico interesse» e per questo gravato da oneri proporzionati al rilievo e all'impegno richiesto al vettore.

<sup>7</sup> COMMISSIONE UE, COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE, Orientamenti interpretativi relativi al regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio— Oneri di servizio pubblico (OSP) (2017/C 194/01).



## *Regione Siciliana*

*Il Vicepresidente - Assessore per l'Economia*

A) l'articolo 16 della Costituzione tutela e garantisce la libera circolazione di ogni cittadino italiano all'interno del nostro Paese, da sud a nord, isole comprese, difendendo e promuovendo questo diritto.

B) La Sicilia è la più grande regione insulare d'Europa.

C) Il sistema Sicilia-Sardegna e delle isole minori costituisce una porzione significativa del territorio nazionale e per queste due regioni turismo ed export sono tra le primarie leve di sviluppo economico;

D) L'Italia, dopo la Brexit, sarà il primo stato europeo per cittadini insulari (quasi sette milioni, sui 17 milioni di europei insulari, oltre il 12% della popolazione nazionale)

Ebbene l'Italia è lo Stato europeo che investe meno in Europa per oneri di servizio pubblico per abitante insulare e che quindi NON consente l'inveramento di un diritto fondamentale costituzionalmente riconosciuto

Come appare evidente per la Sicilia, anche alla luce delle esperienze straniere, non sussistono preclusioni ad un più esteso ricorso alla continuità territoriale<sup>8</sup>.

La circostanza che lo Stato e le strutture preposte non abbiano ancora proceduto a sostenere sino ad oggi le ragioni dell'insularità siciliana rende ancor più urgente l'impegno del Governo regionale che già sul punto ha avviato tutte le necessarie misure per il negoziato con il Ministero delle infrastrutture e la Commissione UE.

---

<sup>8</sup> Invero il Parlamento italiano è già intervenuto in termini generali in materia giusta un intervento normativo nell'ambito della legge di stabilità 2013 (articolo 1, comma 310, della legge n. 228 del 2012) sono state stanziati risorse per la continuità territoriale nei collegamenti aerei per le isole minori della Sicilia, per gli anni dal 2013 al 2016, destinate a coprire la compartecipazione a carico dello Stato per la compensazione degli oneri di servizio pubblico relativi alla continuità territoriale (2,469 milioni di euro per il 2013; 4,253 milioni di euro per il 2014; 4,253 milioni di euro per il 2015; 1,785 milioni di euro per il 2016).

È poi necessario menzionare che per alcune rotte in Sicilia si applica il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 5 del 15 gennaio 2014 che ha imposto oneri di servizio pubblico per le rotte: Pantelleria-Trapani e viceversa; Pantelleria-Palermo e viceversa; Lampedusa-Palermo e viceversa; Lampedusa-Catania e viceversa, collegamenti che sono stati definiti servizio d'interesse economico generale e le modalità di prestazione riguardano: frequenze, fasce orarie, tariffe e continuità del servizio.