



## Allegato 2. *Template* per la presentazione dei casi studio

### TITOLO: “CONTINUITÀ TERRITORIALE NEL TRASPORTO MARITTIMO, AEREO E TERRESTRE” (*ricerca conto terzi*)

**CAMPO D’AZIONE:** Produzione di beni pubblici di natura sociale, educativa e politiche per l’inclusione (es. formulazione di programmi di pubblico interesse, partecipazione a progetti di sviluppo urbano o valorizzazione del territorio e a iniziative di democrazia partecipativa, consensus conferences, citizen panel)

<b>A. ISTITUZIONE UNIERSITA’ DEGLI STUDI DI MESSINA</b>
<b>B. DIPARTIMENTO o DIPARTIMENTI DI RIFERIMENTO: DIPARTIMENTO GIURISPRUDENZA E CUST (CENTRO UNIVERSITARIO DI STUDI SUI TRASPORTI) – UNIVERSITÀ DI MESSINA</b>
<b>C. EVENTUALI AREE SCIENTIFICHE DI RIFERIMENTO DEL CASO STUDIO: IUS/06 DIRITTO NAVIGAZIONE</b>
<b>D. PERSONALE ACCADEMICO DI RIFERIMENTO: PROF. Francesca PELLEGRINO (Responsabile scientifico)</b>
<b>E. PAROLE CHIAVE</b> In questa sezione andranno indicate 10 parole chiave che si ritiene siano caratterizzanti per qualificare il caso studio e il suo impatto. <b>CONTINUITA’ TERRITORIALE AEREA MARITTIMA TERRESTRE SICILIA-CONTINENTE – COESIONE - MOBILITA’ – INSULARITA’ - OSP</b>
<b>F. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DEL CASO STUDIO</b> In questa sezione andrà illustrato il caso studio con particolare riferimento al contesto di riferimento in cui si è collocato, al ruolo svolto dalla struttura, allo sviluppo temporale, ai soggetti coinvolti e al loro ruolo, alle risorse impiegate e, più in generale, a tutti quegli elementi che qualificano le azioni intraprese. <b>La ricerca conto terzi “Continuità territoriale nel trasporto marittimo, aereo e terrestre” è stata commissionata a dicembre 2016 al CUST (Centro Universitario di Studi sui Trasporti) e finanziata (20.000 €) dalla Presidenza dell’ARS (Assemblea Regionale Siciliana), previa convenzione con l’Ateneo.</b> <b>La ricerca, di forte impatto per il territorio siciliano in quanto volta a garantire la mobilità e la continuità territoriale Sicilia-continente, è stata completata e consegnata al committente a giugno 2017.</b> <b>I risultati della ricerca sono stati in parte presentati nel corso del Workshop internazionale su “La continuità territoriale nel trasporto aereo con le isole del Mediterraneo” (Taormina, 29/06/2018) <a href="https://www.unime.it/sites/default/files/Programma%20Workshop.pdf">https://www.unime.it/sites/default/files/Programma%20Workshop.pdf</a>. Nella ricerca e nel Convegno sono stati coinvolti tutti i docenti del settore di Diritto della navigazione del Dipartimento di Giurisprudenza di Messina coinvolti nel progetto (Proff. F. Pellegrino, Prof.ssa Maria Piera Rizzo, Cinzia Ingratoci), la Prof.ssa A. Marino del Dipartimento di Scienze Politiche, Letizia Chillemi, quest’ultima titolare di contratto di collaborazione per l’attività di ricerca in oggetto, previo bando pubblico <a href="https://www.unime.it/sites/default/files/Bando_Cust-ARS0001.pdf">https://www.unime.it/sites/default/files/Bando_Cust-ARS0001.pdf</a>, il ricercatore Dott. Ing Antonio Celesti del Dipartimento di Scienze Matematiche e informatiche, nonché due dottori di ricerca e cultori della materia: Dott.ssa Emilia Vermiglio e Dott.ri Federico Franchina (oggi assegnista di ricerca nel settore diritto della navigazione). Hanno partecipato al Convegno e alla ricerca, per la parte aeronautica, relatori internazionali: il Dott. Flavio Facioni (funzionario del Parlamento europeo), il Prof. Loïc Grard (Università di Bordeaux), il Prof. Jose Manuel Martin Osante (Università di Bilbao), il Prof. Alfred Quintano (Università di Malta) che hanno illustrato, rispettivamente, le soluzioni normative adottate per garantire la continuità territoriale in Corsica, nelle Baleari e a Malta. La ricerca, che ha avuto il supporto della struttura del CUST, si caratterizza per la sua natura multidisciplinare e per il coinvolgimento non solo di personale afferente al mondo accademico, ma anche di esperti esterni, nazionali ed internazionali.</b> <b>Come evidenziato nella ricerca, l’espressione “continuità territoriale” fa riferimento a misure finalizzate a favorire adeguati collegamenti fra territori nei casi in cui l’attività di libero mercato non risulti soddisfacente. La continuità territoriale è strettamente connessa al diritto alla libera circolazione e al diritto di uguaglianza dei cittadini (sanciti, rispettivamente, all’art. 16 e all’art. 3 della Costituzione). In Sicilia, gli svantaggi connessi con la condizione di insularità rendono necessarie misure per la continuità territoriale. Per promuovere uno sviluppo armonioso dell’insieme dell’Unione, l’UE rafforza la sua coesione economica, sociale e territoriale. In particolare, l’Unione mira a ridurre il divario tra i livelli di sviluppo delle sue varie regioni. Tra le regioni interessate, un’attenzione</b>



speciale è rivolta alle regioni che presentano gravi ritardi nello sviluppo, quali le regioni insulari. Pertanto, tramite questa azione l'Unione mira a favorire lo sviluppo equilibrato del territorio UE, riducendo il divario tra i livelli di sviluppo delle varie aree ed il ritardo delle regioni meno favorite, tra cui quelle meridionali e insulari.

Lo studio, dopo aver approfondito il concetto di continuità territoriale, di insularità, di mobilità e di coesione economico, sociale e territoriale e di sviluppo sostenibile (Obiettivo 11 Agenda ONU), ha operato una attenta ricostruzione del quadro normativo - nazionale e sovranazionale - esistente in materia, con riferimento al trasporto marittimo, aereo e terrestre, evidenziando le criticità che hanno caratterizzato il lungo percorso legislativo e proponendo soluzioni normative, anche alla luce dei provvedimenti adottati nella Regione Sardegna.

A livello di UE, le misure in favore della continuità territoriale trovano fondamento nell'art. 45 della Carta di Nizza, e nell'art. 21, par. 1, del TFUE. L'ordinamento comunitario favorisce la continuità territoriale legittimando aiuti a carattere sociale (agevolazioni tariffarie), concessi agli utenti, a condizione che siano accordati senza discriminazioni determinate dalla nazionalità, ma anche oneri di servizio pubblico (OSP) a carico delle società incaricate del servizio di trasporto, in deroga al principio di libera concorrenza, sia in termini di attribuzione del regime di esclusiva, sia in termini di corresponsione di una compensazione monetaria per la perdita subita. A livello europeo, a fronte del processo di liberalizzazione che ha investito nel 1992 sia il trasporto marittimo (Regolamento CEE 3577/92) sia il trasporto aereo (Regolamenti 2407, 2408 e 2409/92), e della conseguente applicazione dei principi di libera concorrenza, sono state introdotte deroghe, fra cui quelle che consentono agli Stati membri di imporre OSP e concludere contratti di servizio pubblico per garantire trasporti di linea adeguati da, tra e verso le isole al fine di tutelare e garantire i collegamenti marittimi non adeguatamente serviti dal mercato. Peraltro, l'art. 51 del Regolamento (CE) n. 651/2014/UE della Commissione dispone che gli aiuti per il trasporto aereo e marittimo di passeggeri sono compatibili con il mercato interno, ai sensi dell'art. 107, par. 2, lett. a) TFUE e pertanto non ricadono nel divieto di aiuti di Stato.

La ricerca si è incentrata su una tema, quello della continuità territoriale e della mobilità, nonché dell'insularità, di forte impatto sociale e particolarmente avvertito in Sicilia, sia a livello istituzionale che a livello di cittadini, costretti a pagare tariffe (in particolare, aeree) molto elevate. Essa ha permesso di proporre alle istituzioni possibili soluzioni al problema, anche alla luce delle positive esperienze maturate in altre isole italiane (Sardegna) mediterranee ed europee (Corsica, Malta, Baleari ecc.).

#### **G. DESCRIZIONE DETTAGLIATA DELL'IMPATTO NEL PERIODO 2015 – 2019**

In questa sezione andrà illustrato l'impatto delle attività svolte con riferimento all'ambito territoriale, al periodo di riferimento, al valore aggiunto per i beneficiari, alla dimensione economica, sociale e culturale.

Nella descrizione andrà data evidenza alle differenze derivanti dalle azioni intraprese rispetto alla situazione di partenza in cui si è collocato il caso studio

L'attività di ricerca ha affrontato un tema dal forte impatto sul territorio regionale. Sebbene la L. 28 dicembre 2015, n. 208 (legge di stabilità 2016), all'art. 1, comma 486, destinava 20 milioni di euro per il 2016 alla Regione siciliana per la continuità territoriale aerea, per anni non si sono fatti passi avanti in materia. Solo negli ultimi anni si sono raggiunti importanti risultati.

Quanto al trasporto aereo, dopo continui rinvii, la L. 27/12/2019, n. 160 (legge di bilancio per il 2020), all'art. 1, comma 124, per la prima volta, ha riconosciuto tariffe sociali ridotte del 30% a particolari categorie di viaggiatori (persone disabili, lavoratori e studenti) e, in particolare, un contributo per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania (per un onere complessivo non superiore a 25 milioni di euro) al fine di garantire un completo ed efficace sistema di collegamenti aerei da e per la Sicilia, che consenta di ridurre i disagi derivanti dalla condizione di insularità, assicurare la continuità e l'esercizio del diritto alla mobilità, ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 2, lettera a), del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Tale normativa ha previsto l'indizione nel 2020 di gare, gestite dal Ministero Infrastrutture e Trasporti, per l'affidamento del servizio ai vettori, sì da estendere le tariffe sociali a tutti i cittadini. Il provvedimento ha inteso garantire ai siciliani lo stesso diritto alla mobilità che è attualmente garantito da anni ai residenti nella Regione Sardegna. Gli oneri di servizio pubblico sono diventati obbligatori dal 29 marzo 2020. La legge finanziaria statale 2000 ha quindi previsto provvidenze economiche per la continuità territoriale con la Sicilia (art. 133).

Successivamente si sono registrati effetti positivi anche con riferimento all'indizione di gare per l'affidamento dei collegamenti in continuità territoriale: con il D.M. n. 69/2020, modificato dal D.M. n. 213/2020, l'Autorità aeronautica ha imposto oneri di servizio pubblico, a partire dal 1° novembre 2020, sulle rotte: Comiso-Roma Fiumicino e Comiso-Milano (Linate o Malpensa o Bergamo) e altri collegamenti sono stati attivati successivamente, come Comiso-Cuneo, Trapani-Ancona, Trapani-Perugia, Trapani-Trieste, Trapani-Napoli, Trapani-Parma, Trapani-Brindisi. Nonostante il raggiungimento di questi importanti risultati, ulteriori rinvii

sono stati imposti dalla sopravvenuta emergenza sanitaria.

Quanto al trasporto marittimo, dalla Relazione per la verifica di mercato (ex delibera autorità di regolazione dei trasporti n. 22/2019, allegato A, misura 2) su “*I servizi di collegamento marittimo per il trasporto di persone e merci con e fra le isole maggiori e le isole Tremiti*” si evince che la continuità territoriale viene assicurata in termini ancora molto limitati, in base alla convenzione stipulata nel 2012 tra il Ministero dei Trasporti e la Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), con scadenza nel luglio del 2020 e successivamente proroga nel contesto dell’emergenza sanitaria. Ai sensi della citata convenzione e delle successive modifiche e integrazioni, CIN opera in regime di OSP per l’intero anno sulle seguenti tratte: Cagliari-Palermo e Napoli-Palermo. A marzo 2021 è stata pubblicata una nuova gara per la concessione del trasporto in continuità territoriale marittima con la Sicilia per la rotta tra

Napoli, Cagliari e Palermo.

#### H. EVENTUALI INDICATORI ATTESTANTI L’IMPATTO DESCRITTO

In questa sezione sarà possibile inserire gli indicatori, ritenuti pertinenti dalla struttura proponente, che consentano di apprezzare l’impatto delle attività svolte in coerenza con quanto riportato nella sezione G. Si possono inserire anche elementi di tipo qualitativo utile a dimostrare l’impatto dell’intervento.

Per il trasporto aereo, si richiama l’art. 1, comma 124, Legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2019/12/30/19G00165/sg> e i DD.MM, nn. 69/2020 e 213/2020

[https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2020-](https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2020-03/Decreto%20Ministeriale%20n.%2069%20del%2012%20febbraio%202020.pdf)

[03/Decreto%20Ministeriale%20n.%2069%20del%2012%20febbraio%202020.pdf](https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2020-03/Decreto%20Ministeriale%20n.%2069%20del%2012%20febbraio%202020.pdf)

Per il trasporto marittimo, si allega il link alla citata Relazione per verifica di mercato (ex delibera autorità di regolazione dei trasporti n. 22/2019, allegato a, misura 2) su “*I servizi di collegamento marittimo per il trasporto di persone e merci con e fra le isole maggiori e le isole Tremiti*” <https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2020-08/RELAZIONE.pdf>

#### I. EVENTUALI PUBBLICAZIONI DI RIFERIMENTO DEL CASO STUDIO

In questa sezione andranno indicate:

- a) principali pubblicazioni scientifiche di riferimento a livello nazionale/internazionale che supportino la rilevanza del caso studio;

AA.VV., *Continuità territoriale e servizi di trasporto aereo*, Atti del Convegno di Sassari - Alghero, 15-16 ottobre 1999, Torino, 2002

COMENALE PINTO M.M., *Bande orarie e continuità territoriale*, in *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2019, fasc. 1, pp. 3-26

COMENALE PINTO M.M., *La continuit  territoriale de la Sardaign aujourd'hui dans le cadre du droit européen*, in *Diritto @ Storia*, 15, 2017

PRUNEDDU G., *Regioni remote ed ultraperiferiche e ruolo del trasporto aereo. Primi spunti su: il caso della Sardegna*, in *Il Diritto marittimo*, 2020, fasc. 2, pp. 363-387

DASARA A., *La continuit  territoriale illegittima: aiuti di Stato e risarcimento del danno*, in *Rivista del diritto della navigazione* 2017, pp. 359-381

ARNAO G., *Condizioni di insularit  ed oneri di servizio pubblico aereo*, in *Giureta*, XVIII/2020, 37-59.

- b) principali pubblicazioni scientifiche dell’Istituzione o del Dipartimento/i coinvolti rilevanti attinenti al caso studio o all’impatto da esso derivato.

PELLEGRINO F., *La continuit  territoriale nell’Unione europea tra diritto alla mobilit  sostenibile e coesione territoriale*, in *Scritti in onore Di Gaetano Silvestri*, Milano, 2016, 1742-1756

PELLEGRINO F., *TRANSPORT AND TOURISM RELATIONSHIP*. pp.241-256. In *Tourism in the Mediterranean Sea: An Italian Perspective 2021* - ISBN:9781800439016

PELLEGRINO F., *TOURISM, TRANSPORT AND SUSTAINABILITY*. pp.279-290. In *Tourism in the Mediterranean Sea: An Italian Perspective 2021* - ISBN:9781800439016

PELLEGRINO, *The right to mobility and the principle of territorial continuity: their application to the transport sector*, in corso di pubblicazione nel volume “*La continuit  territoriale nel trasporto aereo con le isole del Mediterraneo*” nella collana Ricerche CUST, vol. 37, un corposo volume per i tipi Giuffr  che raccoglie i risultati della ricerca e

National Agency for the Evaluation of  
Universities and Research Institutes



Agenzia Nazionale di Valutazione del  
sistema Universitario e della Ricerca

Evaluation of Research Quality



Valutazione Qualità della Ricerca

La somma dei caratteri utilizzati per compilare le sezioni F e G dovrà essere al massimo pari a 12.000.