



GOVERN
ILLES
BALEARIS



REGIONE AUTONOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



Collectivité Territoriale de
CORSE
Collectivité Territoriale di
CORSICA

Regione Autonoma della Sardegna
Ufficio di Gabinetto della Presidenza
Prot. Entrata del 22/06/2017
nr. 0004228
Classifica I.8.1.Fasc. 124 - 2012
01-00-00



Dichiarazione congiunta dei Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, del Consiglio Esecutivo della Corsica e della Comunità Autonoma delle Isole Baleari della mobilità della regioni periferiche insulari

Cagliari 21 giugno 2017

Insularità, perifericità e politiche di coesione

Noi Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, della Comunità Autonoma delle Isole Baleari e del Consiglio Esecutivo della Corsica, nell'ambito delle politiche di coesione dell'Unione Europea, riaffermiamo il ruolo centrale delle Isole come attori strategici di sviluppo economico e inclusività. Apparteniamo all'Europa, siamo una risorsa e vogliamo dare un importante contributo nella costruzione di una nuova Europa post 2020.

Il Mediterraneo costituisce uno spazio vitale per l'Europa e noi Regioni siamo essenziali per lo sviluppo. Tutte le politiche europee devono tener conto della "insularità".

La discontinuità territoriale che caratterizza le isole comporta, infatti, svantaggi di natura economica, sociale e territoriale rispetto alle regioni continentali, come riconosciuto dall'articolo 174 del TFUE, che indeboliscono il corretto inserimento delle isole all'interno del mercato comune e ostacolano la piena integrazione territoriale degli abitanti delle isole. cfr Parere COTER-VI/022 del Comitato delle Regioni, 123° sessione plenaria, 11-12 maggio 2017).

Le regioni insulari si caratterizzano infatti per dimensioni ridotte, perifericità e vulnerabilità. L'insularità e la perifericità comporta condizioni di mercato locale limitato e, nel caso specifico degli arcipelaghi, anche frammentato e distante; costi di trasporto elevati (per logistica, merci e assicurazioni) e situazioni di concorrenza imperfetta (oligopoli se non addirittura monopoli) per via della discontinuità.

Per quanto riguarda, in particolare, le politiche di trasporto, gli attuali strumenti previsti dalla normativa europea non danno adeguate risposte ai problemi legati all'insularità. Infatti, l'attuale regime in materia di finanziamenti pubblici non è sempre adatto a conseguire l'obiettivo di incrementare la mobilità; in particolare nell'interesse dei territori insulari.

Le Isole non hanno mezzi di trasporto alternativi rispetto a nave ed aereo, non hanno infrastrutture viarie e ferroviarie passanti da sfruttare e non hanno regioni confinanti con le quali fare sinergie.

Sono, pertanto, necessarie altre forme, anche complementari, di incentivazione della mobilità al fine di superare le criticità delle isole che intendiamo chiedere all'Europa.

La collaborazione strategica tra Sardegna, Corsica e Isole Baleari per un nuovo Patto tra i tre territori insulari del Mediterraneo occidentale

Il 21 novembre 2016, noi Presidenti della Regione Autonoma della Sardegna, del Consiglio Esecutivo della Corsica e della Comunità Autonoma delle Isole Baleari, abbiamo sottoscritto la Dichiarazione delle Isole Baleari-Corsica-Sardegna per un "nuovo patto tra tre territori insulari del Mediterraneo occidentale". Nel Patto è stato assunto l'impegno di lavorare congiuntamente per il superamento degli effetti negativi determinati dalla condizione di insularità associata alla perifericità, resa ancora più pesante e critica nelle cosiddette regioni-arcipelago ovvero comprendenti isole minori che soffrono di doppia e persino tripla insularità e di sviluppare progettualità ed iniziative condivise.

Il Comitato delle Regioni ha adottato nella 123° sessione plenaria dell'11-12 maggio 2017 il Parere COTER-VI/022 "*L'imprenditorialità nelle isole: il contributo alla coesione territoriale*" il quale, nel riconoscere l'importanza fondamentale della politica di coesione nel perseguimento di uno sviluppo regionale equilibrato in tutta l'Unione Europea, raccomanda che le isole formino oggetto di particolare attenzione nella politica di coesione dopo il 2020, in applicazione degli articoli 174 e 175 del TFUE. In particolare, raccomanda che i collegamenti di trasporto, settori essenziali per la competitività delle imprese insulari, possano godere di particolari esenzioni.

Interventi complementari per il sistema dei trasporti da e verso le isole

Con il presente documento, intendiamo avviare un confronto con i nostri rispettivi Governi e le Istituzioni europee in materia di incentivi per la promozione della mobilità nei territori insulari al fine di superare le rigidità dell'attuale regime comunitario in materia di finanziamenti pubblici. In particolare, intendiamo proporre:

1. MOBILITY COMPACT

Si tratta di uno strumento contrattuale innovativo tra gli enti pubblici (locali) e vettori aerei, selezionati attraverso procedure ad evidenza pubblica, volto a realizzare un potenziamento della mobilità verso le comunità insulari: attraverso tale contratto i vettori aerei si impegnano, dietro corrispettivo da parte della pubblica amministrazione territoriale, ad assicurare un aumento del flusso di passeggeri in entrata nei periodi di bassa stagione in tali territori.

L'intervento mira a conseguire due scopi principali:

- (i) un aumento dei volumi di passeggeri in entrata, in bassa stagione;
- (ii) un aumento misurabile del gettito fiscale grazie all'aumento del numero dei passeggeri in ingresso.

Poiché la spesa effettuata localmente dai passeggeri in entrata produrrà un aumento del gettito proveniente da talune imposte locali o statali, l'intervento diventa redditizio per l'ente pubblico e, conseguentemente, non comporterà per le compagnie aeree beneficiarie nessun elemento di aiuto di Stato ai sensi della normativa europea. Sarà, pertanto, escluso dall'ambito di applicazione degli artt. 107-108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Il *mobility compact* presenta, inoltre, profili di rischio molto ridotti in quanto il corrispettivo ai vettori viene erogato solo a condizione, e nella misura in cui, si raggiungano i risultati di traffico contrattualmente pattuiti e prevede misure sanzionatorie nel caso di mancato raggiungimento, anche parziale, del risultato.

2. METROAEREO

Si tratta di un servizio pubblico onerato denominato *metroaereo* tra le isole Corsica, Sardegna, Baleari e le penisole italiana e iberica, in applicazione dei medesimi principi attualmente applicati alla continuità territoriale tra ciascuna isola e il proprio continente. In tal modo consentendo una continuità territoriale "mediterranea".

3. CORRIDOI MARITTIMI

Poiché attualmente le regioni insulari non sono comprese nelle reti di trasporti europee e nei corridoi di trasporto chiediamo all'Unione europea di assicurare o la partecipazione dei nostri territori ai medesimi o, alternativamente, di individuare strumenti giuridici e finanziari affinché le isole si possano interconnettere a tali reti e corridoi.

4. SUPERAMENTO LIMITI COLLEGATI ALLE DISTANZE CHILOMETRICHE

Nell'ambito della cooperazione transfrontaliera prevista dall'art. 3 del Regolamento di cooperazione territoriale chiediamo che alle regioni insulari non venga applicato il limite massimo attualmente stabilito di 150 km.

5. TRASPORTO MERCI

In materia di trasporto merci, riteniamo che le agevolazioni fiscali attualmente previste per le Regioni ultra periferiche debbano equamente essere applicate anche alle altre isole in forma proporzionale rispetto alla lontananza chilometrica.

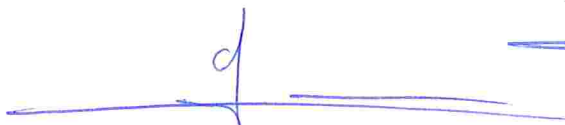
6. TARIFFA FISSA

Si segnala l'importanza per le regioni insulari di poter prevedere, laddove non già attuato, tra le forme d'intervento pubblico, anche la possibilità di stabilire tariffe fisse, per garantire un prezzo stabile ed equo rispetto alle altre tariffe continentali.

Il Presidente della Regione
Autonoma della Sardegna
Francesco PIGLIARU



Il Presidente della
Collettività Territoriale della
Corsica
Gilles Simeoni



Il Presidente della
Comunità Autonoma delle
Isole Baleari
Francina Armengol

