

Filicudi di Lipari, 11 novembre 2025

Alla cortese attenzione

della Dott.Ivana Paniccia

Spett.le

AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

pec@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto:- Consultazione - Revisione delibera 22/2019

Con riferimento alla delibera 168/2025, questo Comitato sottopone all'attenzione di codesta Autorità, insieme alle criticità che caratterizzano in generale i collegamenti marittimi con le isole Eolie, la particolare situazione dell'isola di Filicudi, che appare emblematica di uno stato di cose in netto contrasto con gli obiettivi di chiarezza e trasparenza di cui alla delibera n.22/2019 di codesta Autorità e, in particolare, con i principi, di cui all'allegato "A" alla predetta delibera, che dovrebbero essere rispettati nella formulazione dei bandi di gara.

Si premette che questo Comitato, costituito a Filicudi ai sensi delle più recenti norme in materia di Democrazia Partecipata, ha fra i principali obiettivi quello di un miglioramento dei servizi di collegamento marittimo, ben consapevole che un processo di sopravvivenza e sviluppo di un'isola non può prescindere da collegamenti frequenti, veloci ed a costo accettabile, che potrebbero favorire, soprattutto nei mesi di bassa stagione, flussi turistici sui quali costruire occasioni di lavoro per i residenti che, nell'attuale situazione, al termine della stagione estiva sono costretti a lasciare l'isola.

Gli obiettivi di questo Comitato, gli iscritti, le attività svolte, le proposte avanzate e le istanze inviate sono, da sempre, oggetto di pubblica informativa attraverso il sito "profilicudi.it", consultabile liberamente senza alcuna restrizione o formalità.

Fatta questa premessa, si rappresenta che, fin dalla costituzione del Comitato, abbiamo richiamato l'attenzione di tutti i responsabili, a livello ministeriale, regionale e comunale, nonché la società concessionaria, sulla situazione di emarginazione nella quale viene tenuta l'isola di Filicudi, che, oltre a pregiudicare gli effetti della straordinaria crescita realizzata a partire dall'ultimo decennio del secolo scorso, compromette ogni possibilità di ulteriore sviluppo, che pure sarebbe possibile, come confermato anche da un apposito studio commissionato dal comune di Lipari alla Fondazione Santagata di Torino.

Purtroppo, e di ciò facciamo ammenda, ignoravamo che una competenza specifica in materia è attribuita a codesta spett.le Autorità.

Tutte le istanze presentate sono rimaste prive di risposta, al punto da indurre un gruppo di 64 residenti nell'isola, affiancati da questo Comitato, che conta circa 170 iscritti, a presentare, il 28

settembre u.s. un circostanziato esposto alla Procura della Repubblica di Barcellona Pozzo di Gotto ed alla Corte dei Conti di Palermo.

In sostanza e per quanto più specificamente riguarda la competenza di codesta Autorità, le irregolarità segnalate riguardano:

1. Il contratto stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e la Società di Navigazione Siciliana Spa, - poi trasferito alla Siremar Spa del gruppo Caronte e Tourist – concepito evidentemente sulla base di un bando di gara che, a nostro giudizio, non rispettava i principi e le prescrizioni della delibera 22/2019 di codesta spett.le Autorità;
2. Le modalità di svolgimento del servizio di collegamento tra Napoli e le isole Eolie, del tutto difformi da quanto previsto dal contratto.

PUNTO N.1

Nel contratto e, più precisamente, nell'allegato "A", punto 6, viene previsto, per la linea C1, il seguente itinerario: MILAZZO-VULCANO-LIPARI- RINELLA (o SANTAMARINA SALINA)- PANAREA-GINOSTRA-STROMBOLI-NAPOLI e viceversa.

Viene, quindi, completamente ignorata l'isola di Filicudi che, a seguito di quel rilevante processo di crescita realizzato a partire dagli anni '90 del secolo scorso, ha raggiunto da tempo una posizione di rilievo nell'ambito dell'arcipelago eoliano in quanto a capacità ricettive, presenze abituali ed attrattive turistiche varie e di grande interesse ricreativo, sportivo e culturale.

Di conseguenza, l'isola, pur essendo situata, rispetto a Napoli, ad una distanza più o meno uguale a quella di Stromboli, pur essendo quella più direttamente situata sulla rotta per Lipari, è raggiungibile solo attraverso uno scalo intermedio nell'isola di Salina, per cui i tempi di viaggio si allungano di circa 6 ore e viene imposto l'acquisto di due biglietti che porta a costi insostenibili. Per giunta, poiché l'isola di Filicudi è composta da diversi borghi che distano chilometri l'uno dall'altro, si è costretti a viaggiare con una macchina al seguito, cosa che aggrava ulteriormente i costi dal momento che la società concessionaria, ignorando i limiti imposti dalla convenzione impone, soprattutto per i veicoli al seguito, prezzi che superano di gran lunga quelli di tutti gli altri vettori, arrivando perfino a praticare, per un'auto di minime dimensioni, una tariffa che supera quella di due passeggeri in cabina.

Di contro, viene previsto il collegamento diretto con località prive di strade carrozzabili, meno abitate, poco frequentate, già ben servite da aliscafi ed altre navi e, per giunta, con scarse potenzialità di sviluppo.

Addirittura viene effettuato, durante tutto l'anno, un collegamento tra Stromboli e Ginostra, due località della stessa isola, distanti appena qualche miglio, già servite, con molta frequenza, dalla nave interisole e da aliscafi.

Tutto ciò sembra in contrasto con gli obiettivi di efficacia ed efficienza che si intendono perseguire e sembra dimostrare che l'analisi di mercato propedeutica all'emanazione del bando di gara non sia stata condotta in base a parametri obiettivi, come prescritto dalla normativa.

PUNTO 2

Dall'epoca della stipula del contratto, le modalità di svolgimento del servizio hanno subito una serie di modifiche sostanziali, tutte orientate a favorire la società concessionaria in termini di riduzione dei costi ed incremento dei ricavi, ma tutte, purtroppo, accompagnate da un peggioramento delle prestazioni rese agli utenti.

Fra queste:

1. Utilizzo di una sola nave di grandi dimensioni, - Laurana - inadatta all'attracco a moli di piccole dimensioni ed esposti a venti che, soprattutto nei mesi invernali, ne impediscono la manovra;
2. Contrariamente alla previsione contrattuale di due corse a settimana per tutto l'anno, i collegamenti sono stati portati a tre nei mesi di alta stagione, quando le tariffe sono molto più alte, e ridotti ad uno nei mesi invernali, quando sarebbe opportuno, invece, incentivare le presenze. In altri termini, si favorisce, un affollamento di difficile sostenibilità nei mesi estivi ed uno spopolamento nei mesi di bassa stagione;
3. Per giunta, nei mesi invernali è stata abolita la corsa del venerdì da Napoli, di prevalente interesse turistico, per favorire il trasporto di mezzi commerciali dalla Campania alla Sicilia e viceversa, che non rientra certamente tra le finalità per le quali vengono concessi cospicui contributi;
4. La circostanza che la Compagnia di navigazione non presta alcuna attenzione alle esigenze di sviluppo del traffico turistico nei mesi di bassa stagione, è dimostrata anche dal fatto che, anche per quest'anno, a partire da novembre 2025 e fino a tutto marzo 2026, la nave Laurana sarà sostituita dalla M/N Pietro Novelli che
 - Ha una stazza lorda di 4453 TSL a fronte dei 10977 TSL, imposti dalla convenzione per la "tipologia del mezzo navale" che corrisponde esattamente a quella della Laurana;
 - Ha appena 18 cabine a fronte delle 158 della Laurana per cui non è in grado di offrire alcuna sistemazione decente a quel minimo di 499 passeggeri che costituisce la capacità di trasporto imposta dalla convenzione per il periodo invernale;
5. Itinerari ed orari cambiano di continuo e vengono resi noti solo con anticipo di pochi giorni, rendendo impossibile qualsiasi attività di programmazione;
6. Le tariffe, in continuo e costante aumento, hanno raggiunto ormai livelli insostenibili che costituiscono un vero e proprio attentato alle possibilità di sviluppo del traffico turistico; a titolo di esempio, si rileva che un passaggio ponte per la tratta Milazzo Napoli, per il quale è previsto in convenzione un costo massimo di 43,82 euro, costa in bassa stagione, 73,36 euro; in alta stagione la tariffa supera il doppio della previsione contrattuale.
7. Ancora più ingiustificati i rincari per il trasporto di auto al seguito. Per il trasporto di un'auto di 4 mt, sulla tratta Milazzo-Napoli, viene praticata, in pieno periodo invernale, una tariffa di 202,20 euro a fronte di quella massima di 102,42 euro prevista in convenzione;

8. I costi già elevati vengono ulteriormente appesantiti da un diritto di prenotazione che non risulta essere praticato dagli altri vettori che, invece, incentivano le prenotazioni concedendo addirittura sconti per gli acquisti fatti in anticipo.

Tutto quanto sopra riteniamo doveroso rendere noto a codesta Autorità di Regolazione che, certamente già a conoscenza dello stato di agitazione che regna tra gli abitanti delle isole Eolie, ha indetto una pubblica consultazione per l'approfondimento della questione.

Sperando di avere offerto un contributo per la migliore comprensione di un importante problema di pubblico interesse, chiediamo

1. Che la convenzione statale, per la parte che regola il collegamento tra Napoli e Milazzo, venga modificata per eliminare la situazione di emarginazione dell'isola di Filicudi e per raggiungere gli auspicati obiettivi di pubblico interesse in maniera più efficace e senza spreco di risorse;
2. Che la società concessionaria sia indotta a rispettare gli impegni contrattuali assunti;
3. Che i compiti di Vigilanza sul rispetto degli impegni contrattuali vengano svolti con la necessaria tempestività ed efficacia.

In attesa di conoscere le determinazioni di codesta spett.le Autorità, si ringrazia per l'attenzione che verrà dedicata alla questione, di vitale importanza per tutto l'arcipelago eoliano, e si porgono molti distinti saluti.

IL PRESIDENTE

(Dr.Gennaro Cortucci)

