IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01400 Giorgio Merlo: Riduzione dei servizi ferroviari nella tratta Torino-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti notturni	109
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i>	119
5-01686 Pelino: Soppressione della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone	109
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i>	121
5-01891 Contento: Difficoltà per le imprese di trasporto italiane che effettuano cabotaggio a seguito dell'ingresso nel mercato di imprese straniere	109
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i>	123
5-02078 Motta: Prevista soppressione del treno Eurostar che collega Parma e Roma	110
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i>	127
5-02104 Boffa: Spostamento degli orari e progressiva riduzione dei collegamenti ferroviari tra Benevento e Roma	111
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i>	128

ATTI DEL GOVERNO:

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Atto n. 147 (<i>Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione</i>)	112
<i>ALLEGATO 6 (Parere approvato dalla Commissione)</i>	129

INTERROGAZIONI:

5-02134 Velo: Mancata attuazione da parte del Governo degli impegni assunti per il settore dell'autotrasporto con il Protocollo d'intesa del 25 giugno 2008	114
<i>ALLEGATO 7 (Testo integrale della risposta)</i>	130
5-02177 Garofalo: Progressiva riduzione della flotta adibita al servizio di traghettamento ferroviario nello Stretto di Messina e scarse condizioni di sicurezza del trasporto marittimo .	115
<i>ALLEGATO 8 (Testo integrale della risposta)</i>	134

RISOLUZIONI:

7-00226 Nizzi: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale nel trasporto aereo da e per la Sardegna (<i>Discussione e rinvio</i>)	115
--	-----

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali del trasporto marittimo delle province di Reggio Calabria e Messina, nell'ambito della discussione della risoluzione 7-00143 Garofalo, concernente il servizio di trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina	116
--	-----

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE:

Sulla missione a Monaco di Baviera nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (23-24 novembre 2009) (<i>Svolgimento e conclusione</i>)	116
ALLEGATO 9 (<i>Relazione</i>)	135
Elezione di un segretario	118

INTERROGAZIONI

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO, indi del vicepresidente Luca Giorgio BARBARE-SCHI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 8.55.

5-01400 Giorgio Merlo: Riduzione dei servizi ferroviari nella tratta Torino-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti notturni.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Giorgio MERLO (PD), replicando, si ritiene soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, che si fa carico di rendere nota a tutta la comunità piemontese. Dà atto del grande impegno e della sensibilità del sottosegretario Giachino nell'affrontare e risolvere i problemi del trasporto e in particolar modo del trasporto ferroviario, come dimostrano le ultime vicende relative al collegamento ad alta velocità Milano-Torino. Rileva che la rilevante carenza di collegamenti che caratterizzavano la tratta Torino-Roma oggetto dell'interrogazione è stata in larga parte superata, anche grazie all'avvio del completamento dell'alta velocità sulla tratta Milano-Torino. Prende atto anche dell'aumento del numero delle corse e auspica che questo permetta di aprire una nuova pagina nella storia del trasporto ferroviario tra Torino e Roma. Osserva che rimane un unico punto di debolezza in ordine ai collegamenti notturni tra le due

città, sul quale auspica un intervento del Governo in tempi rapidi.

5-01686 Pelino: Soppressione della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Paola PELINO (Pdl), replicando, ribadisce l'importanza della tratta Sulmona-Carpinone, che collega Sulmona a Napoli, attraversando un gran numero di paesi e comunità montane. Ricorda che la tratta esiste dal 1892 e che da quella data riveste una notevole importanza perché garantisce la possibilità di movimento a comunità residenti in località colpite, durante l'inverno, da pesanti nevicate che impediscono gli spostamenti via strada. Ritiene fondamentale che i paesi serviti dalla tratta oggetto dell'interrogazione non rimangano isolati, sia al fine di assicurare ai cittadini i servizi essenziali e metterli in grado di raggiungere scuole, ospedali e università, sia in ragione dell'alta valenza turistica di molti di quei luoghi. In conclusione auspica, quindi, che il Governo ponga la necessaria attenzione alla questione, al fine di evitare la soppressione dei servizi sulla linea ferroviaria Sulmona-Carpinone.

5-01891 Contento: Difficoltà per le imprese di trasporto italiane che effettuano cabotaggio a seguito dell'ingresso nel mercato di imprese straniere.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi*

allegato 3). Ribadisce, quindi, che il Governo dal mese di aprile ha assunto una linea più restrittiva rispetto a quella prevista in sede comunitaria e rispetto anche alla disciplina precedentemente vigente in sede nazionale, proprio al fine di tutelare le imprese di autotrasporto nazionali rispetto alla concorrenza di imprese straniere. Rileva che il Governo ha messo in campo un'ulteriore iniziativa volta alla difesa delle imprese italiane di autotrasporto, prevedendo che siano accentuati i controlli sulla frontiera a nord est, per verificare lo stato e le condizioni di viaggio dei mezzi pesanti che arrivano in Italia per effettuare servizi di cabotaggio. Fa presente di aver convocato presso la prefettura di Trieste i prefetti del luogo, le forze dell'ordine e le associazioni degli autotrasportatori per pervenire alla definizione di una modalità efficace di controllo dei mezzi alle frontiere. Ricorda che a luglio è stato firmato dai Ministri Matteoli e Maroni un protocollo relativo alla qualità dei controlli, proprio al fine di limitare il fenomeno dell'abusivismo e difendere le aziende di autotrasporto nazionali da una concorrenza sleale. Anticipa che prima della fine dell'anno ci sarà una nuova riunione presso la prefettura di Trieste che vedrà convocata, oltre ai soggetti già presenti alla prima riunione, anche l'Agenzia delle dogane, e che il protocollo firmato dai Ministri Maroni e Matteoli sarà esteso anche alla firma del Ministro dell'economia e delle finanze. Ricorda che oltre l'85 per cento del trasporto nazionale in Italia viene effettuato su gomma e ribadisce quindi l'importanza che tali servizi vengano svolti in modo regolare dalle imprese di autotrasporto. Rileva infine che nel provvedimento sulla sicurezza stradale, licenziato dalla Commissione in sede legislativa e attualmente all'esame del Senato, di cui più volte ricorda di aver auspicato che si pervenga in tempi rapidi alla definitiva approvazione, è stata inserita una norma specifica che rende più stringente la disciplina del cabotaggio stradale in Italia, attraverso la previsione del fermo del mezzo qualora le condizioni

del trasporto siano irregolari. Ritiene che l'applicazione delle previste sanzioni sui mezzi esteri sarà un segnale forte per il mondo dell'autotrasporto e che da quel momento diminuirà in modo sensibile l'irregolarità dei trasporti da parte delle imprese estere. Ricorda inoltre che il Governo segue con attenzione le problematiche dell'autotrasporto, come dimostrano le norme a difesa del settore, approvate dal Parlamento su proposta dal Governo, relative allo sconto sul bollo e alla riduzione dei premi Inail.

Manlio CONTENUTO (Pdl), replicando, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal sottosegretario. È consapevole che ci si trova di fronte ad una problematica molto delicata e ad un settore assai complesso. Richiama, tuttavia, all'attenzione del Ministro la scelta operata in Francia per far fronte alla concorrenza proveniente dalle imprese estere, con la quale si è disposto l'obbligo della domiciliazione fiscale per le imprese estere di trasporto e si è stabilita una soglia relativa al numero massimo di giornate all'anno ai fini dell'esercizio del cabotaggio. Accoglie con favore le iniziative del Governo relative all'implementazione del numero e della qualità dei controlli e al riguardo propone l'istituzione, presso la prefettura di Trieste, di un osservatorio permanente sui controlli, che costituirebbe un segnale molto forte della vicinanza del Governo e delle istituzioni alle problematiche delle imprese di autotrasporto.

5-02078 Motta: Prevista soppressione del treno Eurostar che collega Parma e Roma.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Carmen MOTTA (PD), replicando, si dichiara insoddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo, i cui contenuti erano già noti, in quanto an-

ticipati dalla stampa nella giornata di ieri. Pur comprendendo che è la società Trenitalia a definire l'offerta dei servizi ferroviari sulle tratte operate in regime di mercato, ritiene che il Governo possa incidere sulla programmazione nazionale dei treni. Esprime una generale insoddisfazione per il servizio di trasporto ferroviario, sottolineando che si sta producendo una diminuzione generalizzata dei servizi di trasporto e un parallelo aumento delle tariffe. Quanto alla tratta oggetto dell'interrogazione rileva che la società Trenitalia ha deciso univocamente di eliminare il treno Eurostar city sulla tratta Bergamo-Roma a causa della riduzione dei volumi di traffico di passeggeri, ma ritiene che questa soppressione danneggi gravemente la cittadinanza sia della città di Parma che delle città della Lombardia meridionale e dell'Emilia occidentale. Giudica la sostituzione del secondo Eurostar city che collega la città di Parma a Roma con un treno Freccia rossa un'operazione sostanzialmente di immagine, in ragione del fatto che il nuovo treno si sostituirà e non si aggiungerà ai collegamenti attualmente offerti. Ricorda che Parma è sede dell'Autorità per la sicurezza alimentare e chiede, pertanto, che il Governo valuti con attenzione i cambiamenti che la società Trenitalia ha in animo di operare, che avranno come conseguenza la rilevante contrazione del servizio ferroviario nel territorio in oggetto.

5-02104 Boffa: Spostamento degli orari e progressiva riduzione dei collegamenti ferroviari tra Benevento e Roma.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*). Fa presente che, come assicurato in risposta ad una precedente interrogazione sullo stesso argomento, si è svolto un incontro tra i deputati originari dei territori interessati e l'amministratore delegato della società Trenitalia, in cui sono state meglio precisate le esigenze sia

dei territori che dell'azienda. Ricorda che è in preparazione lo schema di accordo di programma tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Ferrovie dello Stato Spa, nel quale si terrà conto delle richieste oggetto dell'interrogazione. Si rende infine disponibile ad un secondo incontro tra i deputati interessati e l'amministratore di Trenitalia, al fine di definire meglio i servizi che potranno essere resi in quei territori.

Costantino BOFFA (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta, che testimonia dell'impegno che il Governo sta approfondendo su questo tema. Dà atto al sottosegretario Giachino del lavoro che sta svolgendo, per evitare che le scelte compiute dalla società Trenitalia per mere ragioni di profitto ricadano sulle popolazioni del Mezzogiorno. Fa presente che la società Trenitalia opera le proprie scelte senza minimamente tenere in considerazione le esigenze sociali dei territori e dubita che la diminuzione dell'offerta produca una razionalizzazione dei servizi ed un aumento della clientela sui nuovi treni. È consapevole che la società Trenitalia effettua tali scelte in base alle regole del mercato, trattandosi di tratte in cui la società opera a rischio d'impresa, essendo venuti meno i finanziamenti statali su quelle tratte. Rileva tuttavia una contraddizione tra il taglio dei servizi che consentono il collegamento della Puglia con la capitale e l'ingente investimento previsto sulla direttrice Roma-Napoli-Bari-Lecce previsto proprio nello schema di contratto di programma cui il sottosegretario faceva riferimento nella risposta. Sottolinea che la tratta Napoli-Bari è fondamentale per il Mezzogiorno d'Italia, e che il finanziamento del primo lotto dell'alta velocità sulla quella tratta è contenuto proprio nel contratto di programma. Fa presente che si tratta di un'opera condivisa sia socialmente che politicamente, frutto di un'ampia concertazione che non ha colore politico, di cui sono stati protagonisti i governi di entrambe le parti. Ritiene che il taglio dei treni costituisca di per sé un depotenziamento sia materiale sia di cre-

dibilità di quell'opera. Infine evidenzia che la stazione di Benevento è centrale e non ritiene sufficienti i collegamenti con la capitale effettuati con i treni regionali, anche in ragione del tempo occorrente per raggiungere Roma, in genere superiore alle 4 ore. Giudica impraticabile anche la soluzione prospettata dalla società Trenitalia per i cittadini di Benevento, ossia di recarsi a Napoli per poter usufruire di collegamenti ad alta velocità, perché questo costringerebbe i pendolari e i lavoratori di Benevento a ricorrere all'utilizzo dell'automobile. Ritiene che la soluzione proposta da Trenitalia, attraverso la quale i cittadini beneventani riescono a raggiungere la capitale alle 12,27 incentivando l'uso dell'automobile, essendo quello un orario incompatibile con qualsiasi attività lavorativa. Suggerisce quindi al rappresentante del Governo di proporre alla società Trenitalia lo spostamento in orario mattutino del treno collocato in fascia serale, la cui utenza è molto ridotta, in modo tale da consentire ai cittadini di Benevento di raggiungere Roma in orari che risultino agevoli per l'espletamento dell'attività lavorativa. Auspica, in conclusione, che il sottosegretario prenda tutte le opportune iniziative per risolvere la questione oggetto dell'interrogazione, anche in ragione dell'imminenza dell'entrata in vigore del nuovo orario ferroviario prevista per il prossimo 13 dicembre.

La seduta termina alle 9.35.

ATTI DEL GOVERNO

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO, indi del presidente Mario VALDUCCI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.45.

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la

direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria.

Atto n. 147.

(Seguito dell'esame, ai sensi dell'articolo 143, comma 4, del regolamento, e conclusione – Parere favorevole con osservazione).

La Commissione prosegue l'esame dello Schema di decreto all'ordine del giorno, rinviato nella seduta del 1° dicembre 2009.

Silvia VELO, *presidente*, ricorda che nella seduta del 1° dicembre, non essendo ancora pervenuti il parere della Conferenza Stato-regioni e i rilievi della V Commissione, l'esame dello schema di decreto legislativo era stato rinviato con l'impegno da parte del Governo a non procedere all'adozione definitiva del decreto legislativo prima dell'espressione del parere della Commissione.

Avverte quindi che è pervenuto il prescritto parere della Conferenza Stato-regioni, che la XIV Commissione (Politiche dell'Unione europea), in data 3 dicembre, ha espresso parere favorevole con condizione e che la V Commissione (Bilancio) ha approvato in data odierna i rilievi di competenza.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, avverte di aver inserito nella proposta di parere un'osservazione che tiene conto del rilievo espresso dal collega Lovelli nella seduta del 1° dicembre scorso, relativa all'opportunità di rafforzare le condizioni di autonomia dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo n. 188 del 2003, sia nei confronti del gestore della rete ferroviaria che del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Formula quindi una proposta di parere favorevole con osservazione (*vedi allegato 6*).

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO esprime l'assenso del Governo

sulla proposta di parere favorevole con osservazione del relatore.

Mario LOVELLI (PD) ringrazia il relatore per aver tenuto conto delle osservazioni emerse durante il dibattito. Ritiene tuttavia poco incisiva la formulazione scelta dal relatore, che non affronta nel merito la questione assai rilevante della mancanza di un organismo di regolazione autonomo, come richiesto anche in sede europea. Osserva che i vari interventi legislativi che si sono succeduti, tra i quali in particolare l'articolo 59 della legge n. 99 del 2009 e il decreto-legge n. 135 del 2009, stanno creando un quadro legislativo di riferimento che non affronta tale questione e che, al contrario, ribadisce la struttura esistente di tale organismo, che si configura formalmente come struttura indipendente ma che sostanzialmente è collocato all'interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Ricorda di aver presentato una proposta di legge relativa all'istituzione di un'Autorità dei trasporti, di cui la Commissione ha iniziato l'esame, e sottolinea che nell'ambito dell'esame ai fini della conversione del decreto-legge n. 135 del 2009 il Governo ha accolto come raccomandazione un ordine del giorno a propria firma relativo all'istituzione di tale Autorità. Ritiene quindi opportuno che la Commissione prosegua l'esame della proposta di legge, anche al fine di pervenire ad un impianto normativo corretto. Fa presente che la XIV Commissione ha inserito, nel proprio parere, una condizione relativa alla medesima questione, con la quale si impegna il Governo ad intervenire sulla mancata indipendenza dell'organismo di regolamentazione dal gestore della rete, dal momento che l'organismo di regolamentazione è individuato nel Ministero dei trasporti e il gestore della rete, Rete ferroviaria Spa, è una società per azioni a controllo pubblico. Giudica opportuno che il Parlamento affronti tale questione approvando una legge che istituisca un'autorità in materia di trasporti effettivamente indipendente.

In conclusione, preannuncia l'astensione del proprio gruppo sullo schema di parere in esame.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, pur concordando sulle considerazioni espresse dal collega Lovelli, non ritiene che il parere sullo schema di decreto legislativo in esame possa costituire la sede appropriata per affrontare le questioni poste. Ritiene che si possa piuttosto valutare l'opportunità di predisporre un atto di indirizzo da parte della Commissione che sia di impulso al Governo ad affrontare la questione.

Michele Pompeo META (PD) sottolinea l'esigenza che la Commissione riprenda il dibattito sulla proposta di legge presentata dal collega Lovelli. In ordine alla formulazione della proposta di parere, invita il relatore a trasformare l'osservazione in essa contenuta in una condizione.

Jonny CROSIO (LNP), *relatore*, pur condividendo nel merito le considerazioni svolte dal collega Lovelli sull'esigenza di assicurare condizioni di piena autonomia all'organismo di regolazione nel trasporto ferroviario, ritiene che nella proposta di parere sia più appropriato inserire un'osservazione piuttosto che una condizione, dal momento che la questione non è riferibile al testo dello schema di decreto legislativo, ma ha una portata molto più ampia.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO condivide la valutazione del relatore e ribadisce l'assenso del governo sulla proposta di parere.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia all'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la valutazione riguardo ai tempi con cui la Commissione potrà procedere a riprendere l'esame della proposta di legge presentata dal deputato Lovelli.

La Commissione approva quindi la proposta di parere favorevole con osservazione del relatore (*vedi allegato 6*).

La seduta termina alle 13.55.

INTERROGAZIONI

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del vicepresidente Silvia VELO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Bartolomeo Giachino.

La seduta comincia alle 13.55.

5-02134 Velo: Mancata attuazione da parte del Governo degli impegni assunti per il settore dell'autotrasporto con il Protocollo d'intesa del 25 giugno 2008.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*). Sottolinea inoltre che sono stati effettuati numerosi interventi a favore del settore dell'autotrasporto, le cui problematiche sono costantemente sul tavolo del Governo. In particolare ritiene di particolare rilievo che lo scorso primo dicembre sia stato siglato un protocollo con le associazioni del settore dell'autotrasporto, grazie al quale si è evitato al Paese il preannunciato blocco della circolazione dei mezzi pesanti, che procura all'economia perdite nell'ordine di 1,5 miliardi di euro di produzione al giorno. In particolare evidenzia il punto 4 del protocollo d'intesa citato, con il quale si prefigura una svolta importante nella politica dei trasporti del Paese, in quanto per la prima volta tutte le questioni che attengono ai rapporti tra la committenza e l'autotrasporto verranno discusse in un tavolo di confronto tra i tre soggetti che interagiscono in questo settore, ossia committenza, associazioni di autotrasporto e Governo. Rileva che l'istituzione di un tale confronto rappresenta un passo in avanti decisivo nella politica del trasporto merci, e auspica di poter pervenire ad una politica dell'autotrasporto condivisa da tutti gli operatori. Ribadisce che, relativamente alla parte economica del protocollo d'intesa siglato nel mese di giugno del 2008, sono stati messi a di-

sposizione 60 milioni di euro per la riduzione compensata dei pedaggi autostradali e che è stato costituito un fondo di garanzia per le agevolazioni sul credito per il settore dell'autotrasporto con dotazione finanziaria di 50 milioni di euro; segnala altresì che nella giornata odierna Mediocredito, gestore del Fondo, ha definito i criteri di accesso al credito da parte delle imprese di autotrasporto. Fa presente, inoltre, che alla fine dell'anno verrà attuata una verifica per poter destinare al settore i fondi delle Autostrade del mare. In conclusione sottolinea che nella manovra finanziaria per il 2010 sono state stanziati ingenti risorse per il settore dell'autotrasporto, nell'ordine di 400 milioni di euro, e che tali risorse potranno essere messe a disposizione in tempi più brevi rispetto a quanto accaduto negli anni precedenti.

Silvia VELO (PD), *presidente*, replicando, si congratula con il Governo per l'attenzione posta al settore dell'autotrasporto e ringrazia il sottosegretario per la risposta resa, che considera puntuale e sollecita. Ritiene giusto dare in primo luogo al Governo e soprattutto alle associazioni di categoria il giusto merito per il superamento, attraverso la firma del protocollo del 1° dicembre scorso, del blocco della circolazione dei mezzi pesanti che era stato annunciato per il mese di dicembre. Contestualmente esprime la propria preoccupazione per le gravissime difficoltà in cui versa il settore, per il quale il fermo avrebbe comportato problemi di sostenibilità economica assai rilevanti alla maggior parte delle imprese. Pur dando atto al Governo dell'attenzione posta alle problematiche del settore, rileva tuttavia che la firma del protocollo è avvenuta dopo la proclamazione, da parte delle imprese, del fermo dei mezzi. Rispetto agli impegni presi nel giugno dello scorso anno, rileva che gli unici interventi messi in campo da Governo riguardano lo sconto sui pedaggi autostradali e la costituzione del Fondo per l'accesso al credito delle imprese di autotrasporto, mentre restano

inattuati gli interventi che prevedono la destinazione del 75 per cento delle risorse ai contributi per l'acquisto dei veicoli euro 5, l'individuazione dell'osservatorio di controllo previsto dall'articolo 83-bis del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112 e la destinazione delle risorse stanziata per le Autostrade del mare. Sottolinea l'importanza dell'osservatorio, che costituirebbe un efficace strumento di lotta alla concorrenza sleale e che rappresenta una misura chiesta dalle associazioni del settore per combattere l'abusivismo e la diffusa illegalità che caratterizza l'autotrasporto. Quanto alle risorse stanziata nella disegno di legge finanziaria per il 2010, auspica che siano effettivamente messe a disposizione in tempi rapidi, diversamente da quanto è accaduto in passato.

5-02177 Garofalo: Progressiva riduzione della flotta adibita al servizio di traghettamento ferroviario nello Stretto di Messina e scarse condizioni di sicurezza del trasporto marittimo.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 8*). Si rende infine disponibile ad un incontro con le parti interessate, per pervenire ad una migliore definizione nei servizi di traghettamento dello Stretto.

Vincenzo GAROFALO (PdL), replicando, ringrazia il sottosegretario per aver fornito elementi di rassicurazione rispetto alle questioni oggetto dell'interrogazione, ma esprime perplessità in ordine al fatto che le navi che garantiscono il servizio di collegamento con la Sicilia dovranno garantire anche la continuità territoriale con la Sardegna. Rileva che il rappresentante del Governo ha confermato la messa in esercizio di una nuova nave a servizio del traghettamento nello Stretto di Messina soltanto dopo l'estate del 2010 e sottolinea, quindi, che fino a quella data il servizio sarà reso con l'attuale flotta che registra carenze in ordine all'efficienza e, soprattutto, alla sicurezza della navigazione. Ri-

tiene indispensabile dare un segnale di inversione della tendenza attuale, che va verso la dismissione del servizio di traghettamento, anche al fine di permettere ai cittadini del Mezzogiorno d'Italia di guardare con fiducia alle scelte infrastrutturali che il Governo intende compiere in quei territori e principalmente in Sicilia. Giudica il servizio offerto da Ferrovie dello Stato soddisfacente in molti territori del Paese, ma del tutto carente in Sicilia, che, in ragione della propria insularità, dovrebbe essere tutelata anche dal punto di vista della continuità territoriale. Osserva che senza adeguati investimenti non si potrà pervenire ad un servizio efficiente e che la scarsità dell'utenza sui traghetti è una conseguenza delle carenze del servizio.

Silvia VELO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 14.20.

RISOLUZIONI

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 14.20.

7-00226 Nizzi: Ridefinizione della disciplina della continuità territoriale nel trasporto aereo da e per la Sardegna.

(Discussione e rinvio).

Michele Pompeo META (PD), intervenendo sull'ordine dei lavori, richiama la consuetudine della Commissione di intervenire in modo condiviso su questioni che interessano il diritto alla mobilità per i cittadini. Chiede pertanto ai presentatori della risoluzione in oggetto di poter aggiungere la propria firma e quella di altri esponenti del gruppo del partito democratico, e segnatamente dei colleghi Velo, Lovelli e Ginefra, alla risoluzione in discussione. Ritiene infatti che la discus-

sione di un unico testo condiviso sia preferibile rispetto alla presentazione di una risoluzione autonoma.

Silvia VELO (PD), Mario LOVELLI (PD) e Dario GINEFRA (PD) si associano alla richiesta di apporre la propria firma alla risoluzione

Mauro PILI (PdL) dichiara il proprio apprezzamento per la richiesta di sottoscrizione del collega Meta. Ringrazia anche il Presidente per la tempestività con cui la risoluzione è stata inserita nei lavori della Commissione. Ritiene opportuno sottolineare che la risoluzione pone l'accento sull'esigenza di modificare un sistema che non produce più i suoi effetti. Evidenzia che nella risoluzione non si utilizza mai l'espressione « tariffe agevolate » in quanto le tariffe aeree più ridotte che si applicano per i residenti in Sardegna costituiscono un mero riequilibrio rispetto ad altre zone del territorio che non soffrono del problema dell'insularità. Ritiene che tali tariffe andrebbero applicate a tutti i cittadini che intendono recarsi in Sardegna e non solo a quelli ivi residenti, e giudica la restrizione imposta dalla Commissione europea vessatoria e tale da violare il diritto alla mobilità verso territori disagiati.

Fa presente che la risoluzione intende sottolineare l'esigenza di stabilire dei parametri per le tariffe di collegamento della Sardegna con il continente e giudica il parametro ferroviario un buon termine di valutazione del servizio offerto in regime di continuità territoriale, che potrebbe essere preso come tariffa massima del costo del collegamento aereo, mentre al di sotto di quella soglia la risoluzione prospetta la liberalizzazione delle rotte. Sottolinea che l'attribuzione alla regione Sardegna delle competenze relative alla continuità territoriale, operata attraverso la legge finanziaria per il 2007, risulta assai problematica in quanto la normativa vigente prevede che sia il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a definire la procedura ed emanare i decreti di attuazione di tale disciplina. Rivela infine che la risoluzione pone una questione che potrebbe sembrare marginale,

ma che è di grande rilievo per la cittadinanza sarda, relativa all'obbligo, del tutto incomprensibile, a carico dei cittadini sardi che devono essere trasportati in barella, del pagamento di quattro biglietti di cui uno solo a tariffa ridotta.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO si riserva di esprimere le valutazioni del Governo in ordine alla risoluzione nella prossima seduta.

Mario VALDUCCI, *presidente*, nessun deputato chiedendo di intervenire, rinvia il seguito della discussione ad altra seduta.

La seduta termina alle 14.30.

AUDIZIONI INFORMALI

Giovedì 10 dicembre 2009.

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali del trasporto marittimo delle province di Reggio Calabria e Messina, nell'ambito della discussione della risoluzione 7-00143 Garofalo, concernente il servizio di trasporto marittimo veloce nello Stretto di Messina.

L'audizione informale è stata svolta dalle 14.30 alle 15.

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

La seduta comincia alle 15.

Sulla missione a Monaco di Baviera nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (23-24 novembre 2009).

(Svolgimento e conclusione).

Mario VALDUCCI, *presidente*, ricorda che in data 23 e 24 novembre 2009 una delegazione della Commissione composta,

oltre che dal Presidente medesimo, dai deputati onorevoli Dario Ginefra (PD) e Maurizio Iapicca (PdL) ha svolto una missione a Monaco di Baviera.

La missione è stata effettuata nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano ed è stata finalizzata principalmente alla visita dell'aeroporto di Monaco di Baviera, che ha registrato una notevole espansione dei volumi di traffico ed è stato riconosciuto, anche a livello internazionale, come uno degli aeroporti europei più efficienti.

Avverte che è stata predisposta una dettagliata relazione scritta sulla missione, che, se non vi sono obiezioni, sarà pubblicata in allegato al resoconto della seduta odierna (vedi allegato 9).

Dario GINEFRA (PD), nel rinviare alla relazione per una dettagliata esposizione dei contenuti degli incontri svolti dalla delegazione, sottolinea l'interesse della missione, che ha permesso di verificare direttamente quanto abbia contribuito allo sviluppo dell'aeroporto di Monaco la stretta cooperazione tra il gestore aeroportuale e la compagnia aerea Lufthansa. Ritene che dalla missione siano emersi numerosi elementi utili ai fini dell'indagine conoscitiva di cui la Commissione si appresta a elaborare il documento conclusivo. Ritene infine opportuno sottolineare come dagli incontri con esponenti politici sia emerso con chiarezza un approccio fortemente pragmatico ai problemi del settore dei trasporti.

Mario VALDUCCI, *presidente*, ad integrazione delle osservazioni svolte dal collega Ginefra, osserva che la visita dell'aeroporto di Monaco ha permesso di rilevare la sussistenza di condizioni assai diverse da quelle degli aeroporti italiani. In primo luogo segnala che i terreni sui cui si trova l'aeroporto sono di proprietà della società di gestione, anziché dello Stato. La società di gestione, pur avendo forma giuridica privata, è interamente controllata da soggetti pubblici. Tali condizioni facilitano la progettazione e la realizzazione di investimenti anche di considerevole entità, dal

momento che non risultano necessarie le complesse procedure di controllo che sono previste in Italia. Per quanto riguarda i collegamenti intermodali, a differenza dell'aeroporto di Zurigo, che è caratterizzato da connessioni intermodali molto avanzate, l'aeroporto di Monaco, oltre ai collegamenti con la rete autostradale, dispone di un collegamento ferroviario locale a due linee, che permette di raggiungere il centro della città in quaranta minuti, con una frequenza delle corse di circa una ogni dieci minuti. Riprendendo le osservazioni del collega Ginefra, ribadisce l'impulso essenziale che allo sviluppo dell'aeroporto è venuto dal supporto di una compagnia aerea così forte come Lufthansa. Ricorda in proposito che Lufthansa ha partecipato alla progettazione e realizzazione del *terminal* riservato alla compagnia stessa e ai suoi *partner* e gestisce il terminal congiuntamente con la società aeroportuale. Segnala altresì che anche le modalità di determinazione di diritti aeroportuali risultano assai più semplici di quanto non accade in Italia, dal momento che tale determinazione è ordinariamente rimessa a contrattazione di mercato tra la società aeroportuale e i vettori, per cui l'intervento del legislatore o dell'autorità del settore risulta soltanto residuale. Infine ricorda come i componenti della delegazione siano rimasti colpiti dalla caratteristica quasi di città autonoma che assume l'aeroporto, per effetto dell'ampiezza degli spazi riservati a negozi, ristoranti e servizi.

In relazione allo svolgimento dell'indagine conoscitiva, ricorda di aver trasmesso in modo informale ai membri della Commissione una bozza di documento conclusivo, in relazione alla quale auspica che possa svilupparsi un ampio dibattito da cui potranno emergere precise indicazioni di intervento, sia a livello legislativo, sia a livello amministrativo. Contestualmente segnala le importanti disposizioni in materia di diritti aeroportuali che sono state inserite nel testo del disegno di legge finanziaria, come trasmesso dalla Commissione Bilancio all'Assemblea.

Dario GINEFRA (PD), intervenendo sull'ordine dei lavori, segnala che il nuovo orario invernale dei collegamenti ferroviari, appena reso pubblico, registra la soppressione di numerose corse, tra cui segnala in particolare la soppressione del collegamento Eurostar tra Lecce e Torino. Ritiene che queste scelte recano pesanti limitazioni alla possibilità di spostarsi nel Paese. Ritiene pertanto che la Commissione dovrebbe procedere in tempi rapidi ad una audizione del Ministro, per chiarire le modalità e le motivazioni con cui sono state assunte tali scelte e per individuare interventi idonei a limitarne le conseguenze negative.

Mario VALDUCCI, *presidente*, rinvia all'ufficio di presidenza, integrato dai rappresentanti dei gruppi, la cui riunione è prevista per domani, la questione sollevata dal deputato Ginefra, prospettando anche la possibilità di un'audizione dei vertici di Ferrovie dello Stato o di Trenitalia, che potrebbe tenersi in tempi più rapidi rispetto a quelli necessari per organizzare un'audizione del Ministro.

Dichiara quindi conclusa la seduta convocata in sede di comunicazioni del Presidente.

La seduta termina alle 15.20.

Giovedì 10 dicembre 2009. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI.

Elezione di un segretario

La seduta comincia alle 15.20.

Mario VALDUCCI, *presidente*, avverte che la Commissione deve procedere alla votazione per l'elezione di un segretario e che risulterà eletto segretario il deputato che avrà ottenuto il maggior numero di voti. Indice quindi la votazione per l'elezione di un segretario.

Comunica il risultato della votazione:

Presenti	27
Votanti	27
Hanno riportato voti:	
Monai	25
Schede bianche	2

Proclama eletto segretario il deputato Carlo Monai.

Hanno preso parte alla votazione i deputati: Boffa, Bonavitacola, Buonanno, Cardinale, Enzo Carra, Compagnon, Desiderati, Fiano, Antonino Foti, Garofalo, Ginefra, Iapicca, Laratta, Lovelli, Giorgio Merlo, Meta, Monai, Montagnoli, Nicco, Proietti Cosimi, Simeoni, Terranova, Testoni, Toto, Tullo, Valducci e Velo.

Carlo MONAI (IdV) esprime parole di ringraziamento nei confronti dei deputati della Commissione.

La seduta termina alle 15.45.

ALLEGATO 1

Interrogazione n. 5-01400 Giorgio Merlo: Riduzione dei servizi ferroviari nella tratta Torino-Roma, con particolare riferimento ai collegamenti notturni.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'interrogazione oggi in discussione è stata presentata dall'onorevole Merlo e dall'onorevole Porcino nello scorso mese di marzo. Scusandomi innanzitutto per il lasso di tempo trascorso dal momento della presentazione ad oggi, giorno in cui mi reco a renderle la risposta, vorrei cogliere l'occasione per evidenziare un fatto che ritengo sia opportuno chiarire proprio per avere una visione corretta del lavoro e dell'impegno profuso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'ambito del proprio dovere istituzionale nei confronti del Parlamento e, nello specifico, dell'istituto del sindacato ispettivo.

Gli atti di sindacato ispettivo presentati al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nel corso della corrente XVI Legislatura, si tratta di un anno e sei mesi, sono stati numerosi stante, sicuramente, le competenze del Dicastero che spaziano, dopo l'accorpamento tra i Ministeri delle infrastrutture e quello dei trasporti, in tutti gli ambiti dei trasporti, dall'aviazione civile alla navigazione passando dal trasporto ferroviario a quello stradale e affrontando le complesse discipline dei singoli settori. Altro notevole compito assegnato al Ministero è quello dell'infrastrutturazione del Paese che ci vede impegnati nella programmazione e realizzazione di tutte le infrastrutture, stradali, ferroviarie, portuali eccetera di cui l'Italia ha immenso bisogno.

Onorevoli deputati, tutte queste materie, a cui potrei aggiungere numerose altre, sono costantemente oggetto dell'attività di sindacato ispettivo parlamentare.

Ci sarà dato atto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sempre garantito la propria massima collaborazione in tale contesto rendendosi sempre disponibile ogni qual volta la Commissione – come peraltro tutte le altre Sedi parlamentari – hanno richiesto la nostra presenza per rispondere ad interrogazioni fornendo risposte – ritengo di poter tranquillamente dire – sempre puntuali e meticolose e mai affrettate o superficiali.

Basta dare una scorsa ai resoconti delle sedute della Commissione per rendersi conto della assidua e costante presenza del Ministero attraverso i suoi rappresentanti nelle sedute di discussione di interrogazioni parlamentari.

Va inoltre considerato che presso questa Commissione vengono presentate molte più interrogazioni rispetto ad altre Commissioni; ad oggi, leggo i dati pubblicati dal sito della Camera dei Deputati, in IX Commissione sono state presentate n. 177 interrogazioni sulle materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Di queste, hanno avuto risposta ben 115 interrogazioni. In percentuale siamo sul 65 per cento. Credo possa dirsi un ottimo risultato che, anche se certamente potrà ulteriormente migliorare, è testimone del nostro impegno.

Onorevole Merlo, se quindi oggi mi trovo a rispondere alla sua interrogazione dopo alcuni mesi dalla presentazione, non è per cattiva volontà ovvero noncuranza dell'importanza del suo atto o dell'intero istituto del sindacato ispettivo parlamentare. Anzi, vorrei assicurarle che il Mini-

stro Matteoli e tutti noi sottosegretari attribuiamo a tale istituto una fondamentale rilevanza.

Mi scuso per la lunga premessa che ho ritenuta doverosa e passo ad illustrare gli elementi di risposta all'interrogazione.

Ovviamente l'atto in parola fa riferimento – essendo stato presentato nello scorso mese di maggio – ad una situazione che sarà prossimamente oggetto di ulteriore cambiamento con l'entrata in vigore, il 13 dicembre, del prossimo orario ferroviario invernale.

Nonostante l'atto domandi, stante la data della sua presentazione, notizie in merito all'orario vigore dallo scorso mese di giugno, proprio nell'ottica della completezza ed accuratezza delle risposte rese di cui accennavo in premessa, si è ritenuto opportuno richiedere a Ferrovie dello Stato una più aggiornata relazione che tiene conto così anche del prossimo orario invernale 2009/2010.

Ferrovie dello Stato, così interpellata, ha fatto conoscere che circa i collegamenti ferroviari tra Torino e Roma, con particolare riferimento a quelli notturni, Trenitalia ha da tempo avviato un processo di riorganizzazione e razionalizzazione dei servizi di media/lunga percorrenza, teso a migliorare nel suo complesso il sistema dell'offerta e, nel contempo, ad assicurarne la sostenibilità economica. In tale ottica si inquadrano provvedimenti attuati a partire dai primi mesi del 2008.

A giugno 2008, con riferimento all'offerta internazionale (effettuata tutta a rischio d'impresa per Trenitalia e, quindi, senza alcuna contribuzione pubblica) è stato soppresso, a causa delle rilevanti perdite economiche registrate, derivanti soprattutto dai bassi volumi di frequentazione, il collegamento Euronight 366/369 (Roma-Nizza e viceversa) del quale l'Intercity Notte 764/767 (Roma-Torino e viceversa) costituiva una sezione (che veniva sganciata/agganciata a Genova). Conseguentemente alla soppressione del colle-

gamento Euronight in questione è stata, quindi, soppressa anche la sezione Roma-Torino.

Nel contempo, è stata rinforzata la composizione dell'altra coppia di treni notturni presente nell'offerta (EXP 806/809 Napoli-Roma-Torino e viceversa, attuale ICN 796/799) che è stata anche instradata via Roma Termini (anziché Roma Ostiense) per assicurare alla clientela interessata l'arrivo in una zona più centrale della Capitale.

A dicembre 2008, è stata soppressa (per le medesime ragioni di sostenibilità economica) la coppia di Eurostar 9307-9300 (Torino-Roma e viceversa via Voghera-Piacenza) e, tra dicembre 2008 e giugno 2009, è stata anche riorganizzata l'offerta Intercity – con la trasformazione in Eurostar City – per offrire alla clientela servizi di maggiore qualità in attesa del completamento dell'Alta Velocità e per migliorare (attraverso un possibile incremento delle frequentazioni) il conto economico dei suddetti Intercity (che presentavano un rapporto costi/ricavi negativo).

Con il completamento dell'AV Torino-Salerno, a partire dal nuovo orario del prossimo 13 dicembre, il servizio ferroviario diurno tra Torino e Roma viene integralmente riorganizzato per utilizzare al meglio le opportunità offerte dall'Alta Velocità: tra Torino e Roma (e viceversa) ci saranno 12 collegamenti (6 coppie) AV « Frecciarossa » al giorno, contro i 2 AV « Frecciarossa » (1 coppia) e i 6 ES City via tirrenica (3 coppie) di oggi; si passa, quindi, complessivamente, da 8 (tra AV e ES City) a 12 treni al giorno (tutti AV « Frecciarossa », dei quali 2 Fast, cioè senza fermate intermedie tra Milano Centrale e Roma Termini) riducendo i tempi di percorrenza sino a 4 ore e 10 minuti (contro le 5 ore e quaranta minuti circa dell'attuale coppia AV e le 6 ore e 55 minuti circa degli attuali ES City).

Nessuna variazione è, invece, prevista per i collegamenti notturni e Intercity tra Torino e Roma.

ALLEGATO 2

Interrogazione n. 5-01686 Pelino: Soppressione della linea ferroviaria Sulmona-Carpinone.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione all'atto parlamentare sopra citato, riguardante la linea ferroviaria Sulmona-Carpinone, si fa presente quanto segue.

Va premesso che - ai sensi della normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997) - la programmazione dei servizi regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da specifici Contratti di Servizio, nell'ambito dei quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base, fra l'altro, delle risorse economiche rese disponibili.

Pertanto, l'offerta ferroviaria sulla linea Sulmona-Carpinone si articola in servizi che rientrano nel Contratto di Servizio con la Regione Molise (tratta Carpinone-Castel di Sangro) e servizi ricompresi nel Contratto di Servizio con la Regione Abruzzo (tratta Castel di Sangro-Sulmona).

La situazione delle due tratte è attualmente la seguente.

I servizi sulla tratta Carpinone-Castel di Sangro (di competenza della Regione Molise) erano costituiti, sino allo scorso dicembre 2008, da due coppie giornaliere di bus (servizi sostitutivi) e da una coppia di treni. Con l'orario del 14 dicembre 2008, soprattutto in considerazione delle frequentazioni estremamente ridotte (massimo 25 viaggiatori), si è reso necessario sostituire con bus l'unica coppia di treni.

Peraltro, sempre da dicembre 2009 ed al fine di migliorare il servizio, d'intesa con la Regione Molise, è stata anche

introdotta una ulteriore nuova coppia di bus (per un totale di 4 coppie/giorno tra Carpinone e Castel di Sangro).

Questi ultimi due nuovi servizi, fra l'altro - il primo in partenza da Carpinone alle ore 8.40 e l'altro da Castel di Sangro alle ore 9.12 - consentono la coincidenza (che in precedenza non era possibile) con i treni da/per Roma.

I servizi sostitutivi effettuano le stesse fermate dei treni: ove possibile, dinanzi alle stazioni ferroviarie e, laddove la situazione di agibilità stradale non lo consente, nelle vicinanze delle stesse come riportato nell'orario Trenitalia.

Per quanto riguarda quindi la tratta Castel di Sangro-Sulmona, con l'orario del dicembre 2008, sulla tratta Castel di Sangro-Sulmona (di competenza della Regione Abruzzo), sono state soppresse due coppie di treni che presentavano frequentazioni assolutamente inconsistenti, con una media giornaliera di 13 passeggeri per treno (e una punta massima di 17).

D'intesa con la Regione Abruzzo, una delle due coppie soppresse è stata sostituita con bus, che effettuano il medesimo servizio per via stradale.

Sulla linea in questione, peraltro, sono programmate due coppie di treni Sulmona-Napoli e viceversa (di competenza della Regione Abruzzo), che sono state confermate anche con l'orario 2009.

Per quanto concerne gli aspetti relativi all'infrastruttura si fa presente che, a seguito di analisi e studi effettuati dalle strutture ferroviarie preposte, è emerso che i costi annui di esercizio ammontano a 1.626.000 euro, mentre quelli straordinari necessari al mantenimento in effi-

cienza dell'infrastruttura sono pari a 17.168.000 euro, a fronte di un servizio offerto attualmente pari a quattro coppie di treni/g, per ricavi complessivi annui da pedaggio di 170.000 euro.

Alla luce dello scarso volume di traffico sulla linea ed in assenza di previsioni d'incremento dell'offerta e considerata le attuali disponibilità finanziarie ritenute insufficienti a garantire la realizzazione degli interventi dovuti, al fine di poter confermare l'esercizio della linea, occorrerà intervenire con specifici finanzia-

menti da parte di soggetti terzi, ovvero Accordi ed Intese finalizzati al mantenimento in esercizio della stessa.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, vista la rilevanza che la linea in questione riveste per il territorio sia sotto il profilo del servizio ferroviario sia soprattutto sotto quello storico ed ambientale con le ovvie ricadute turistiche, garantisce la propria disponibilità, pur sempre nell'ambito delle competenze attribuite agli enti regionali, a farsi parte attiva per l'individuazione dei necessari strumenti finanziari.

ALLEGATO 3

Interrogazione n. 5-01891 Contento: Difficoltà per le imprese di trasporto italiane che effettuano cabotaggio a seguito dell'ingresso nel mercato di imprese straniere.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il regolamento CEE n. 3118/93 fissa le condizioni per l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali di merci su strada (cabotaggio) sul territorio di uno Stato membro.

A partire dallo scorso 1° maggio, il Regolamento si applica anche a quei Paesi che, entrati nell'Unione il 1° maggio 2004, ne erano stati esclusi sulla base dei rispettivi Atti di adesione, per un periodo transitorio complessivo massimo di cinque anni, a seconda della opzione degli altri stati membri interessati. L'Italia aveva scelto di non ammettere, reciprocamente, i vettori di tali Paesi all'esecuzione del cabotaggio per l'intero periodo massimo di interdizione possibile.

Sul piano nazionale, stante l'inefficacia dell'azione della Commissione Europea sul punto, al fine di precisare opportunamente i contenuti del regolamento comunitario con riferimento al concetto di temporaneità dell'attività di cabotaggio, nel 2004 e, successivamente, nel giugno del 2005, sono stati emanati due Decreti Ministeriali in base ai quali era consentita l'effettuazione di trasporti di cabotaggio, per i vettori dei Paesi membri a questo autorizzati, per un numero massimo, per ciascun veicolo, di 30 giorni su periodi mobili di 60 giorni, con obbligo di uscita dal territorio nazionale almeno una volta nel mese di calendario.

In sede comunitaria, a partire dai primi mesi del 2008, è stato esaminato un pacchetto di regolamenti in materia di trasporto stradale che, tra l'altro, riformando almeno in parte la disciplina dell'accesso

al mercato comunitario, contiene delle nuove norme per l'effettuazione dell'attività di cabotaggio stradale.

In particolare, si prevede che i trasportatori di merci su strada dei Paesi membri dell'Unione potranno effettuare, con lo stesso veicolo, fino a tre trasporti di cabotaggio consecutivi ad un trasporto internazionale diretto nello Stato ospitante entro i sette giorni successivi all'ultimo scarico eseguito nel trasporto internazionale medesimo.

L'iter di approvazione del pacchetto di regolamenti di riforma è concluso, salva la pubblicazione, e la parte relativa al cabotaggio sarà applicata sei mesi dalla data di pubblicazione effettivamente avvenuta il 14 novembre 2009.

In contemporanea rispetto alla trattazione in sede comunitaria del pacchetto, a seguito anche di richiesta delle associazioni di categoria maggiormente rappresentative dell'autotrasporto di merci che ritenevano la disciplina italiana vigente, peraltro a suo tempo concordata con la categoria, non adeguata a tutelare gli interessi dell'autotrasporto nazionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dopo aver raccolto il consenso delle suddette Associazioni sui contenuti di una nuova disciplina nazionale sul cabotaggio, ha emanato, in data 3 aprile 2009, un decreto che fissa le condizioni in base alle quali tale attività può essere svolta sul territorio italiano.

Il suddetto decreto, anticipando in maniera più restrittiva, i contenuti della prossima normativa comunitaria, stabilisce che i trasportatori di merci su strada appar-

tenenti ai Paesi membri dell'Unione sono autorizzati ad effettuare, con lo stesso veicolo, fino a due trasporti di cabotaggio in consecutiva invece di tre, come previsto dal nuovo regolamento comunitario, rispetto ad un trasporto internazionale proveniente da un altro Stato membro o da un paese terzo rispetto all'Italia, entro i sette giorni successivi all'ultimo scarico della merce relativa al trasporto internazionale.

Non è inoltre ammessa l'esecuzione di trasporti di cabotaggio nel corso del transito in territorio italiano come, invece, previsto dal futuro regolamento comunitario.

L'attuale normativa nazionale, che rimarrà in vigore fino a quando non si applicherà quella comunitaria, detta regole più stringenti anche rispetto alla normativa precedente, basata sul concetto di « giornate di attività », così come auspicato dall'onorevole interrogante, e non su quello di « trasporti » che, invece, ispira sia la nuova disciplina comunitaria che quella nazionale.

L'introduzione di un nuovo regime, incentrato sulle giornate di attività, appare quindi non in linea con la politica comunitaria dei trasporti chiaramente tracciata dal legislatore comunitario con il menzionato nuovo regolamento e, in quanto tale, da assoggettare a comunicazione preventiva alla Commissione e agli altri Stati membri per le valutazioni di competenza prima dell'eventuale possibilità di una sua introduzione.

In realtà, il riferimento a « giornate di attività » consente un numero di operazioni di cabotaggio imprecisato, purché esse si svolgano tutte nel medesimo giorno mentre il concetto di « trasporti » consente di fissare in maniera certa, in questo caso nel numero massimo di due, il numero delle operazioni che possono essere effettuate a seguito di un trasporto internazionale nell'arco massimo di sette giorni successivi alla sua conclusione.

A completamento, è da evidenziare che la scelta dello strumento di controllo dell'attività di cabotaggio che ha sostituito il libretto dei resoconti previsto dalla nor-

mativa del 2005, concordata in via preliminare con le Associazioni di categoria, è stata fatta in coerenza rispetto alla prossima normativa comunitaria che prevede anch'essa, come mezzo di controllo, l'esibizione da parte del vettore di un documento avente i medesimi specifici contenuti che attesti ciascun trasporto di cabotaggio ed il trasporto internazionale a seguito del quale lo stesso viene eseguito.

In merito alla paventata diminuzione del numero di imprese di trasporto operanti nelle regioni di confine nel Nord-Est, in particolare nel Friuli Venezia Giulia, si deve evidenziare quanto risulta invece sul numero di imprese attive aventi sede nella citata Regione iscritte all'Albo Nazionale degli Autotrasportatori di cose per conto di terzi, secondo l'elaborazione fornita dal CED del Ministero.

Secondo questi dati, al 31 dicembre 2007 risultavano iscritte 2.457 imprese, al 31 dicembre 2008, 2.524 imprese e al 31 agosto 2009, 2.583 imprese.

Tali dati palesano una crescita del numero delle imprese di trasporto per conto di terzi presenti, sia complessivamente che nelle singole province negli Albi della regione Friuli Venezia Giulia negli ultimi due anni e mezzo.

Dai dati in possesso del Ministero, riferiti proprio al periodo in cui ha trovato applicazione il regolamento 3118/93 anche per i nuovi Paesi membri dal 2004, nonostante la nota crisi economica non risulta potersi attribuire a tali fatti un effetto negativo sul numero delle imprese del Friuli Venezia Giulia presenti negli Albi dei trasportatori.

Per quanto riguarda la questione dei pesi massimi ammissibili nell'esecuzione dell'attività di cabotaggio sul territorio italiano, si ricorda che in base all'articolo 6 del Regolamento 3118/93 in materia di pesi e dimensioni di veicoli stradali si applicano, senza discriminazioni a tutti i vettori comunitari, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative in vigore nello Stato membro ospitante, fatta salva l'applicazione della normativa comunitaria. Pesi e dimensioni possono superare quelli vigenti nello Stato membro di

stabilimento del vettore purché non violino i valori tecnici certificati nella prova di conformità del singolo veicolo.

Come noto, sul territorio italiano vige il limite delle 44 tonnellate quale peso massimo ammissibile sul trasporto nazionale che si applica, come tale, anche al trasporto di cabotaggio in quanto, pur svolto da vettori non italiani, è pur sempre un trasporto interno.

La fonte di tale diritto risiede, quindi, nel Regolamento comunitario n. 3118/93 obbligatorio in ogni sua parte e direttamente applicabile in ogni Stato membro e non nelle modifiche della disciplina nazionale sul cabotaggio introdotte con il decreto del 3 aprile 2009.

Sulla menzionata ipotesi, collocata in premessa all'interrogazione, di ricorrere alla cosiddetta « clausola di salvaguardia » prevista dall'articolo 7 del Regolamento CEE n. 3118/93, è opportuno segnalare che si tratta di una procedura particolarmente complessa nella quale lo Stato membro interessato appura l'esistenza di una grave perturbazione del mercato del trasporto nazionale, anche in aree limitate, ricollegabile all'attività di cabotaggio, e chiede alla Commissione l'applicazione di misure a fini di salvaguardia.

Lo Stato membro dovrà, in caso di decisione positiva della Commissione, adottare misure equivalenti nei confronti dei vettori residenti.

Dai dati sopra forniti, riguardo l'evoluzione del numero delle imprese di trasporto di merci in conto terzi aventi sede nel Friuli Venezia Giulia, non sembra ci siano le condizioni, almeno sotto il profilo della quantità delle imprese operanti, per avviare una procedura di richiesta alla Commissione di applicazione della clausola in questione.

Inoltre, per quanto attiene i controlli, si deve sottolineare che il Protocollo d'intesa del 14 luglio 2009 tra il Ministero dell'interno e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dedica una disposizione specifica proprio ai Controlli sul nuovo regime di cabotaggio introdotto con il decreto ministeriale del 3 aprile 2009.

Riguardo, invece, le modalità di svolgimento dei controlli su strada con i « Centri Mobili di Revisione » (CMR) e l'intensificazione degli stessi nelle zone di confine del Nord-Est, è opportuno evidenziare che l'attività di controllo viene svolta attraverso una programmazione delle uscite, di intesa tra la Direzione Generale per il Trasporto Stradale e gli Uffici competenti della Polizia Stradale.

Periodicamente, vengono concertate « operazioni speciali » che comportano, per due o tre giornate, la concentrazione dei CMR disponibili in punti particolarmente sensibili del territorio nazionale, per svolgerli in maniera capillare un'attività di controllo, anche attraverso pattuglie miste.

Nella programmazione dei controlli di routine, così come delle « operazioni speciali », particolare attenzione è posta nei confronti delle zone del Nord-Est, in primis il Friuli Venezia Giulia, i valichi di Fernetto, S. Andrea, Tarvisio ed il Porto di Trieste.

In ogni caso, riguardo alla tematica dei controlli, va ricordato che questi si devono svolgere in maniera non sistematica alle frontiere né discriminatoria ed in modo tale da non costituire un ostacolo alla libera circolazione delle merci secondo quanto previsto dalla normativa comunitaria vigente.

In ogni caso, ad intervalli di tempo, si continuerà a monitorare la situazione delle iscrizioni agli Albi del Friuli Venezia Giulia, per appurare se si evidenzino segnali preoccupanti in merito al numero delle imprese iscritte.

Quanto alla auspicata possibilità di introdurre un obbligo di domiciliazione fiscale per le imprese estere di trasporto, operanti in regime di cabotaggio in Italia, tale misura, con riferimento agli adempimenti IVA, è stata, sulla scorta del testo del regolamento 3118/93, già in passato posta all'attenzione dei competenti uffici in materia tributaria. In tale sede si era tuttavia ritenuto che, alla luce della normativa comunitaria in materia di IVA, non vi fossero margini per l'introduzione di tale obbligo.

Le norme attualmente in vigore non consentono, per le operazioni in questione effettuate nei confronti di soggetti passivi di imposta nazionale, di imporre al soggetto estero l'obbligo di identificarsi ai fini IVA in Italia.

Per tali operazioni, il trasportatore comunitario sarà tenuto ad emettere, nei confronti del committente italiano, la fattura relativa alla prestazione resa mentre quest'ultimo sarà tenuto ad integrarla con l'imposta dovuta ai sensi dell'articolo 46, comma 5, del decreto-legge n. 331 del 1993.

L'obbligo di identificarsi ai fini IVA in Italia è invece previsto nel caso in cui le imprese di trasporto estere dovessero effettuare le medesime prestazioni nei confronti di privati consumatori nazionali.

Ai sensi dell'articolo 196 della Direttiva n. 2006/112/CE, le operazioni di cabotaggio poste in essere nei confronti di soggetti passivi nazionali rientrano tra i casi di *reverse charge* obbligatorio ovvero tra i casi per i quali il legislatore comunitario ha previsto che il committente o cessionario residente, sia designato come debitore di imposta adempiendo agli obblighi relativi al pagamento dell'imposta tramite emissione di autofattura in luogo del proprio dante causa non residente.

Pertanto, l'eventuale modifica della normativa vigente, al fine di prevedere l'obbligo di identificazione ai fini IVA in Italia per i soggetti comunitari che pongono in essere operazioni di cabotaggio nei confronti di soggetti passivi residente, non sarebbe compatibile con la normativa comunitaria citata.

ALLEGATO 4

Interrogazione n. 5-02078 Motta: Prevista soppressione del treno Eurostar che collega Parma e Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione ai collegamenti ferroviari Eurostar tra Parma e Roma, previsti con il nuovo orario del 13 dicembre 2009, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che con l'attuale programmazione sono previste due coppie di collegamenti ES tra Parma e Roma (e viceversa): gli ES 9409-9498 (Milano-Roma e viceversa) e gli ES 9458-9460 (Bergamo-Roma e viceversa).

Con l'orario che entrerà in vigore il 13 dicembre prossimo, gli Eurostar 9409 e 9498 sono stati confermati, anche per consentire il collegamento diretto dei bacini emiliani con la Capitale nonostante ciò comporti l'utilizzo delle linea storica tra Milano e Bologna e, quindi, l'impossibilità di beneficiare delle velocizzazioni consentite dalla linea AV.

I due treni verranno instradati sulla nuova linea ad Alta Velocità tra Bologna S. Ruffillo e Firenze con una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza con Roma.

Per la coppia di ES 9458-9460 – che rientra tra i servizi a mercato, e viene effettuata da Trenitalia a rischio d'impresa (senza alcuna contribuzione pubblica) – va tenuto conto che, con il completamento dei più recenti e importanti interventi infrastrutturali, questo collegamento ha perso progressivamente la sua appetibilità per la clientela di estremità (in partenza/arrivo da/a Bergamo e Roma), con la conseguente riduzione dei volumi di traffico passeggeri; pertanto, la coppia di ES 9458-9460 non è stata confermata nel nuovo orario.

Per quanto riguarda i bacini lombardi serviti dal suddetto ES:

la clientela di Bergamo ha un'ampia disponibilità di soluzioni di viaggio, con interscambio a Milano, che consentono di raggiungere Roma (e di rientrare da Roma), con un tempo di percorrenza che – già oggi – è inferiore di quasi un'ora rispetto a quello dell'ES diretto;

la relazione Cremona-Roma, sarà coperta con interscambio a Milano Centrale, Milano Rogoredo o Piacenza, con tempi di percorrenza complessivi per la maggior parte analoghi – e in alcuni casi inferiori – a quelli dell'attuale Eurostar;

per Brescia, è stato previsto il prolungamento di una coppia di Eurostar via Verona, che coprirà il percorso Brescia-Roma in 3 ore e 50 minuti.

I bacini emiliani citati dall'interrogante, invece – oltre a continuare ad essere serviti dalla suddetta coppia di ES 9409-9498 – potranno usufruire di un consistente rafforzamento dell'offerta derivante dalla riorganizzazione del sistema Eurostar City della direttrice adriatica che, essendo in connessione a Bologna con i servizi AV, amplia di molto anche l'offerta, con interscambio, da/per Roma-Napoli, con riduzione – anche in questo caso rilevante – dei tempi di percorrenza.

Per la stazione di Parma, in particolare, tale riorganizzazione comporterà l'assegnazione (da dicembre prossimo) di 10 nuove fermate EuroStar City.

ALLEGATO 5

Interrogazione n. 5-02104 Boffa: Spostamento degli orari e progressiva riduzione dei collegamenti ferroviari tra Benevento e Roma.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In relazione ai collegamenti ferroviari Eurostar tra Benevento e Roma, Ferrovie dello Stato ha fatto conoscere che con l'orario ferroviario in vigore dal 13 dicembre 2009, sono state previste alcune modifiche alla programmazione dei servizi Eurostar della direttrice Puglia-Roma.

Il primo Eurostar del mattino, in partenza da Bari alle ore 5,35, è stato posticipato alle ore 9,50, in un orario di maggior interesse per la clientela di estrema (Bari e Roma). Infatti, il suddetto treno, per effetto della partenza eccessivamente anticipata, ha avuto un livello di frequentazione estremamente basso (160 viaggiatori medi totali), con un rapporto costi-ricavi negativo per circa 2 milioni di euro l'anno interamente a carico di Trenitalia, trattandosi di un servizio a mercato, effettuato senza alcuna contribuzione pubblica.

Con l'orario 2009/2010, per l'Eurostar in questione la fermata a Benevento risulta posticipata dalle ore 8,01 alle 12,27, con arrivo a Roma alle 14,15 (anziché alle 10,00). Peraltro, il precedente orario è stato sinora utilizzato da una fascia di clientela occasionale o che, comunque, non ha esigenza di arrivare a destinazione prima di metà mattinata; con il nuovo orario, questi viaggiatori possono servirsi del treno R 8230, in partenza da Benevento alle 8,08 e, con cambio a Caserta (ES Fast), raggiungere Roma alle 11,15.

Va peraltro osservato che la maggior parte della clientela pendolare da Benevento su Roma, dispone del collegamento

R 2418, in partenza da Benevento alle ore 5,17 e arrivo nella Capitale alle 8,18; si tratta di orari a suo tempo individuati in quanto compatibili con quelli in cui, generalmente, hanno inizio le attività lavorative.

Anche con il nuovo orario Benevento sarà collegata con Roma e con la Puglia con 6 treni Eurostar al giorno a cui si aggiungono, nell'arco della giornata, ulteriori alternative di viaggio da/per Roma, sia dirette che con interscambio a Napoli con i treni dell'Alta Velocità.

Per quanto concerne, invece, le modifiche apportate con l'orario di dicembre 2008, si osserva che con tale orario gli Eurostar giornalieri in servizio tra la Puglia e Roma (via Foggia-Caserta), erano stati instradati sulla nuova linea AV Roma-Napoli (con un recupero complessivo di 22 minuti di percorrenza).

Per la coppia ES 9352/9357 è stata attuata una velocizzazione che ha consentito di ridurre i tempi di percorrenza complessivi di circa un'ora sull'intero percorso, ottenuta anche attraverso la riduzione del numero delle fermate, tra cui quella di Benevento. Tale miglioramento risponde ad un'insistente esigenza espressa dalla clientela di ridurre i tempi di percorrenza sulla relazione tra Roma e la Puglia, e ha consentito di attrarre ulteriore traffico su una coppia di collegamenti che opera in regime di mercato e, quindi, viene effettuata da Trenitalia a rischio di impresa.

ALLEGATO 6

Schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (Atto n. 147).

PARERE APPROVATO DALLA COMMISSIONE

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva 2007/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria (atto n. 147),

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

valuti il Governo l'opportunità, in considerazione dell'ampliamento delle funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37 del decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188, derivante dalle disposizioni della direttiva 2007/58/CE e dello schema di decreto legislativo in esame, anche per effetto dell'applicazione ai servizi di trasporto internazionale di passeggeri delle disposizioni di cui all'articolo 59 della legge 23 luglio 2009, n. 99, di adottare interventi volti a rafforzare le condizioni di autonomia di tale organismo nei confronti del gestore della rete ferroviaria, nonché del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in quanto soggetto preposto alla determinazione del canone dovuto per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale.

ALLEGATO 7

**Interrogazione n. 5-02134 Velo: Mancata attuazione da parte del
Governo degli impegni assunti per il settore dell'autotrasporto con il
Protocollo d'intesa del 25 giugno 2008.**

TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA

Con riferimento alle problematiche concernenti le difficoltà per le imprese di autotrasporto di sostenere i costi crescenti di gestione in una situazione di crisi economica globale, voglio sottolineare che, seppure lo scenario economico ancora non denota significativi miglioramenti, le misure decise dal Governo in sede di protocollo d'intesa del 25 giugno 2008 si sono integralmente tradotte in atti normativi e amministrativi.

In effetti, l'emergenza legata alla periodica corsa al rialzo del prezzo del carburante, che com'è noto incide per oltre il 30 per cento sui costi totali delle imprese di autotrasporto merci, unitamente alla debolezza strutturale del comparto dell'autotrasporto, giustificano le preoccupazioni per la sorte di un'attività imprenditoriale di primaria importanza per il nostro sistema economico, sia per l'incidenza sul PIL nazionale (circa il 5 per cento), sia per le implicazioni che un efficace servizio di movimentazione delle merci comporta nei confronti dell'intera collettività.

Inoltre, l'affidamento della determinazione del prezzo del servizio al libero gioco delle forze di mercato, indotto dall'abolizione delle « tariffe a forcilla », ha sostanzialmente evidenziato le difficoltà del settore dell'autotrasporto e, in particolare, delle piccole e medie imprese, sovente in condizioni di inferiorità di fronte alla committenza, rendendo ancor più problematica la possibilità di coprire con i ricavi gli elevati costi di esercizio, ivi compresi quelli incomprimibili quali, per l'appunto, il costo del carburante.

È proprio per ovviare a tale stato di cose e per fronteggiare la grave situazione di emergenza determinatasi per l'impenata del costo del gasolio del primo semestre dello scorso anno, che il legislatore, in esecuzione degli impegni assunti dal Governo con le associazioni di categoria dell'autotrasporto in occasione della firma del Protocollo di intesa sottoscritto il 25 giugno 2008, ha elaborato l'articolo 83-*bis* della legge n. 133 del 2008, successivamente novellato dalla legge 22 dicembre 2008, n. 201, e dall'articolo 7-*sexies* della legge 9 aprile 2009, n. 33.

Tali norme prevedono disposizioni volte a garantire il rispetto della sicurezza, l'incentivazione della stipula dei contratti in forma scritta, e la tutela della parte più debole nei contratti verbali. In quest'ultima fattispecie, si ipotizza una sorta di « corrispettivo di sicurezza », da calcolarsi in relazione all'incidenza del costo del gasolio sui costi di esercizio, predeterminata dall'istituendo Osservatorio sulle attività di autotrasporto, nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica.

Il Governo, dunque, è sempre stato perfettamente consapevole che la debolezza strutturale che caratterizza il settore è resa più drammatica dalla gravità della crisi economica globale e che l'autotrasporto, probabilmente, è il settore fra i più colpiti dalla crisi anche a causa del sensibile calo della domanda registratosi a partire dal mese di settembre 2008.

Proprio per fronteggiare le difficoltà del settore, si sono tenuti una serie di incontri con le associazioni di categoria,

fra i quali spicca quello del 1° dicembre 2009, in occasione del quale è stato sottoscritto un nuovo protocollo d'intesa con le Associazioni di categoria che ha dato atto, fra l'altro, dell'attuazione degli impegni assunti nei precedenti incontri del 25 giugno 2008, del 13 novembre 2008, e del 22 luglio 2009.

Con specifico riferimento alle questioni sollevate dall'interrogante, ed alla luce dell'ultimo protocollo d'intesa, si riferisce quanto segue: per quanto concerne lo stato delle procedure per l'erogazione dei contributi per l'acquisto di mezzi pesanti Euro 5, si evidenzia che è stata completata l'istruttoria delle 13.000 domande pervenute per l'acquisto di quasi 26.000 veicoli. Sono, inoltre, state inviate le comunicazioni di ammissione al beneficio che rappresentano circa il 70 per cento di quelle presentate all'Amministrazione per i due anni 2007 e 2008. Sia per il 2007, come per il 2008, è stato possibile erogare un acconto del 50 per cento del contributo in quanto le stime effettuate dalla Commissione ministeriale di valutazione portano a ritenere insufficiente l'importo globalmente stanziato, pari a 70 milioni di euro.

All'esito dei supplementi di istruttoria delle istanze in sospeso, sarà possibile determinare esattamente l'importo da conguagliare agli aventi diritto. Allo stato, risulta che i contributi per i quali è stata prescelta la modalità del credito d'imposta sono stati integralmente riscossi per gli acquisti relativi al 2007 e siano in corso di fruizione per quelli relativi al 2008. Sono, invece, in fase di pagamento i contributi diretti a favore di coloro che hanno scelto questa modalità (al di sotto del 10 per cento dei beneficiari).

Inoltre, con il protocollo d'intesa del 1° dicembre 2009, il Governo si è impegnato a rimpinguare le risorse disponibili al fine di poter erogare il contributo ai soggetti ammessi a beneficio per l'intero importo riconosciuto senza operare alcuna decurtazione, come invece previsto dal decreto di attuazione.

Relativamente all'operatività dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto,

va rilevato che è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 192 del 20 agosto 2009, il decreto del Presidente della Repubblica 10 luglio 2009, n. 123, recante il regolamento organizzativo della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica, e del Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori.

Alla luce di ciò, e stante quanto previsto dall'articolo 15 del decreto legislativo n. 284 del 2005, essendo venuto meno il regime di « prorogatio », è stata attivata la procedura di nomina del Presidente e di rinnovo del mandato dei componenti di tale organo collegiale, che verrà insediato presumibilmente entro l'anno corrente. Il Presidente della Consulta, anche in esecuzione del protocollo d'intesa del 1° dicembre 2009, potrà così far luogo all'attivazione dell'Osservatorio sulle attività di autotrasporto, che sarà composto dai membri dell'Assemblea generale della Consulta stessa, aventi specifica professionalità in materie statistiche ed economiche.

L'istituzione dell'Osservatorio, oltre a consentire l'elaborazione dei dati definitivi concernenti i valori dei costi chilometrici imputabili al consumo di gasolio delle imprese di autotrasporto per conto terzi (allo stato elaborate dall'Amministrazione e pubblicate mensilmente sul sito « internet » del Ministero), consentirà anche di dare concreta attuazione alle disposizioni di cui all'articolo 9, commi da 1 a 3, del decreto legislativo n. 286 del 2005, il quale prevede l'attribuzione a tale organo del compito di raccogliere ed elaborare gli elementi per la formazione degli usi e consuetudini per i contratti di trasporto non scritti, da pubblicare successivamente nei bollettini delle Camere di Commercio, allo scopo di dirimere eventuali contenziosi.

Relativamente quindi agli sconti sui pedaggi autostradali, si informa che il decreto-legge 28 dicembre 1998, n. 451, convertito dalla legge 26 febbraio 1999, n. 40, all'articolo 2, assegna al Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori risorse da utilizzare per la protezione ambientale e la sicurezza della circolazione, anche con riferimento all'uso delle

infrastrutture, vale a dire per la cosiddetta riduzione compensata dei pedaggi autostradali.

La legge 23 dicembre 1999, n. 488, all'articolo 45, a decorrere dall'anno 2000, rende strutturali le misure previste dalle disposizioni normative sopra citate, destinando alle stesse una determinata somma stabilita, nel corso degli anni, dalle leggi finanziarie e di bilancio di previsione dello Stato.

Le leggi successive hanno incrementato gradualmente detto importo, fino all'ammontare « strutturale » di euro 77.467.017 annui.

Con riferimento alle risorse destinate alla misura « de qua » per l'anno in corso, si segnala che, in occasione della manovra finanziaria varata con il decreto-legge n. 112 del 2008, convertito con modificazioni, dalla legge n. 133 del 2008, l'importo annuo « strutturale » è stato decurtato passando ad euro 52.295.415. Con la legge 22 dicembre 2008, n. 201, è stata, quindi, autorizzata un'ulteriore spesa di 30 milioni di euro.

L'importo disponibile è stato, poi, ulteriormente incrementato di 60 milioni di euro, giusta quanto previsto dall'articolo 17, comma 35 della legge 3 agosto 2009, n. 102, che prevede che gli interventi di cui all'articolo 2, commi 17 e 18 della legge n. 203 del 2008 (legge finanziaria 2009), originariamente destinati ad agevolazioni fiscali sull'indennità di trasferta e sulle prestazioni di lavoro straordinario, siano utilizzati per gli interventi in parola.

La concreta disponibilità di detta somma, la cui copertura finanziaria è posta a carico di Invitalia, si avrà presumibilmente entro l'anno corrente, in quanto tale Società ha già provveduto alla riduzione del proprio capitale per l'importo corrispondente.

Da ultimo si registra l'impegno del Governo, consacrato nel protocollo d'intesa del 1° dicembre 2009, a stanziare, con la legge finanziaria per il 2010, ulteriori 60 milioni di euro a favore della misura « de qua ».

Per quel che riguarda gli incentivi ai processi di aggregazione fra piccole e me-

die imprese di autotrasporto (9 milioni di euro) ed alla formazione professionale (7 milioni di euro), i relativi regolamenti governativi, adottati con il decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 2009, n. 84, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana, n. 157 del 9 luglio 2009, (processi di aggregazione fra le piccole e medie imprese di autotrasporto di merci per conto di terzi), ed il decreto del Presidente della Repubblica 29 maggio 2009, n. 83, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica Italiana, n. 157 del 9 luglio 2009 (formazione professionale), sono entrati in vigore il 24 luglio 2009.

I relativi decreti di attuazione, recanti le modalità operative (ivi compresi modelli e termini per la presentazione delle domande) per l'erogazione dei contributi a favore della formazione professionale e a favore dei processi di aggregazione fra le imprese di autotrasporto, sono stati pubblicati, rispettivamente nella *Gazzetta Ufficiale* n. 272 del 21 novembre 2009, e n. 273 del 23 novembre 2009.

Da ultimo, va reso noto che, per fronteggiare le difficoltà indotte dalla crisi economica, è stata costituita una sezione speciale del fondo di garanzia per agevolazioni sul credito delle piccole e medie imprese, destinata alle imprese di autotrasporto e con una dotazione di 50 milioni di euro. La garanzia non riguarda solo i finanziamenti per investire, ma anche il credito per sopperire a problemi di liquidità, oggi particolarmente richiesto dalla categoria. L'apposito decreto interministeriale (MIT-MEF-MISE) 22 luglio 2009, n. 639, previsto dal richiamato decreto legge n. 162 del 2008 quale strumento necessario per attuare gli interventi di sostegno in parola, è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 233 del 7 ottobre 2009.

La Sezione speciale è concretamente attiva dal 12 novembre scorso ed il Comitato di gestione del Fondo è stata integrata con due membri, rispettivamente in rappresentanza del Ministero delle infra-

strutture e dei trasporti e delle organizzazioni associative delle imprese di autotrasporto.

È di questi giorni l'adozione, da parte del Comitato stesso, di nuovi criteri di valutazione del rischio, che renderanno più agevole l'accesso al credito da parte delle imprese di autotrasporto.

Da ultimo giova ricordare che, con il protocollo del 1° dicembre 2009, il Governo si è impegnato a verificare l'operatività e l'efficacia della Sezione speciale del Fondo dedicata all'autotrasporto, attraverso verifiche mensili.

Tenuto conto della costante attenzione ai temi della politica dei trasporti in generale e dell'autotrasporto in particolare manifestata dagli onorevoli interroganti e dalla Commissione, voglio sottolineare il punto 4 del protocollo firmato lo scorso 1° dicembre con le Associazioni e con il quale si è evitato al Paese il pesante *shock* del blocco dei tir (ricordo che per ogni giorno di blocco della circolazione si perdono 1,5 miliardi di euro di produzione).

Con il punto 4 del protocollo d'intesa si prefigura una svolta importante nella politica dei trasporti del Paese, in quanto tutte le questioni che attengono ai rapporti tra la committenza e l'autotrasporto, e che di fatto costituiscono la politica dei trasporti, verranno discusse in un tavolo di confronto tra la committenza, l'autotrasporto e il Governo.

Il tavolo terrà la sua prima riunione il prossimo 17 dicembre e dovrà concludere i suoi lavori entro tre mesi dall'insediamento: fra le questioni da affrontare, vanno sottolineate quelle inerenti l'ordine del giorno Lovelli-Velo, relativo ai parametri sui costi di sicurezza, i tempi di pagamento delle fatture dei servizi di trasporto, la riduzione della filiera dei trasporti, i tempi di carico e scarico delle merci, la promozione degli accordi di settore fra autotrasportatori e committenti, che per il Governo sono particolarmente significativi. Inoltre, il lavoro del tavolo costituirà la base per la rielaborazione del Piano Nazionale della Logistica del 2006, che sarà realizzata dalla Consulta dell'Autotrasporto e della Logistica.

In definitiva, mi sento di esprimere l'auspicio che, dalla fase nella quale le insoddisfazioni dell'autotrasporto venivano di fatto scaricate sull'attività di Governo, al punto che qualcuno, senza tener conto dell'importanza del trasporto su gomma per la nostra economia, parla impropriamente di *lobby* dell'autotrasporto, potremo passare a quella della costruzione di una riforma condivisa, beninteso se tutti gli interlocutori si impegneranno a lavorare nell'ottica dell'esigenza complessiva di una politica dei trasporti che renda più competitivo il nostro sistema produttivo, piuttosto che insistere su rivendicazioni di contenuto particolaristico.

ALLEGATO 8

Interrogazione n. 5-02177 Garofalo: Progressiva riduzione della flotta adibita al servizio di traghettamento ferroviario nello Stretto di Messina e scarse condizioni di sicurezza del trasporto marittimo.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

I servizi di traghettamento sullo Stretto di Messina e sulla Sardegna, fa conoscere Ferrovie dello Stato, non saranno dismessi ma verranno svolti solo in modo diverso con lo scopo di ottimizzare l'utilizzo delle navi che traghettano i treni, ciò al fine di ridurre il disavanzo economico e fermo restando il soddisfacimento della domanda di trasporto espressa dalle Imprese ferroviarie.

In particolare, il servizio sulla rotta sarda, che già oggi prevede la effettuazione di non più di una o due giornate di servizio al mese, sarà effettuato utilizzando, per un periodo valutabile in una settimana ogni due mesi, una nave tra quelle presenti a Messina.

Con riferimento alla flotta disponibile a Messina, pur tenendo conto che le attuali richieste di traghettamento sullo Stretto potrebbero essere soddisfatte con l'esercizio di due sole navi, si fa presente che il numero delle navi disponibili sarà pari a quattro unità dopo la dismissione della nave Sibari, che avverrà entro il mese di dicembre.

La rimodulazione del servizio con la Sardegna offre una nuova opportunità di lavoro per le maestranze di Messina ed un incremento dei servizi di traghettamento operati con il naviglio con base sullo Stretto.

A tali quattro navi si aggiungerà, subito dopo l'estate 2010, la nave Logudoro, non appena eseguiti i lavori di manutenzione straordinaria.

Il fatto che, per periodi limitati, una di tali navi dovesse essere utilizzata sulla rotta sarda, non costituisce quindi una limitazione del servizio sullo Stretto.

Per migliorare ulteriormente la flotta sullo Stretto è stata inoltre finanziata la realizzazione di una nuova nave. Il corrispondente bando di gara europea è stato pubblicato nei mesi scorsi e se ne prevede l'entrata in servizio nei primi mesi dell'anno 2012.

All'elevata età media delle navi si fa fronte sia con il programma di rinnovo suesposto che con la effettuazione di sistematiche manutenzioni, in modo da garantire la sicurezza della navigazione, dei viaggiatori e dei lavoratori.

Per quanto riguarda il traghettamento veloce di passeggeri nell'area dello Stretto, si fa presente che il Consiglio di Stato ha accolto l'appello presentato dal Consorzio Metromare e, in riforma della sentenza gravata, ha respinto il ricorso di primo grado avanzato dalla soc. SNAV.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi informato i Partner del Consorzio Metromare (RFI S.p.A. e Ustica Lines S.p.A.) che, in virtù di tale decisione, riavvierà il procedimento amministrativo per l'istituzione del servizio triennale di trasporto veloce sullo Stretto che si prevede possa avviarsi già nel prossimo mese di gennaio 2010.

ALLEGATO 9

Sulla missione a Monaco di Baviera nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano (23-24 novembre 2009).**RELAZIONE**

Una delegazione della IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) composta dal Presidente, onorevole Mario VALDUCCI, e dai deputati onorevoli Dario GINEFRA (PD) e Maurizio IAPICCA (Pdl) ha svolto una missione a Monaco di Baviera il 23 e 24 novembre 2009.

La missione è stata effettuata nell'ambito dell'indagine conoscitiva sul sistema aeroportuale italiano ed è stata finalizzata principalmente alla visita dell'aeroporto di Monaco di Baviera, che ha registrato una notevole espansione dei volumi di traffico ed è stato riconosciuto, anche a livello internazionale, come uno degli aeroporti europei più efficienti.

Nella giornata di lunedì 23 novembre la delegazione ha incontrato il Sottosegretario del Ministero per l'economia, le infrastrutture, i trasporti e il turismo della Baviera, Katja HESSEL, che ha ricordato l'interesse del *Land* per la realizzazione della galleria di base del Brennero, il cui progetto definitivo è stato presentato a Roma il 31 marzo 2008 e i cui lavori dovrebbero essere avviati entro il 2010. La galleria di base del Brennero costituisce il tratto centrale dell'asse ad alta capacità relativo alla linea ferroviaria da Berlino a Palermo e dovrebbe permettere, insieme agli analoghi lavori di potenziamento della rete ferroviaria in Svizzera, già completati (galleria del Lötschberg) o in fase di realizzazione (galleria del San Gottardo), lo spostamento su ferrovia di una quota rilevante del traffico merci, con rilevanti benefici sia per la gestione del traffico nei valichi alpini sia per l'impatto ambientale. Ha inoltre segnalato l'interesse del *Land* Baviera per uno sviluppo dei collegamenti

e delle opportunità di collaborazione con i porti italiani, in particolare con il porto di Trieste.

Il Presidente VALDUCCI ha illustrato i contenuti e le finalità dell'indagine conoscitiva che la Commissione sta conducendo sul sistema aeroportuale italiano, osservando che la recente privatizzazione di quella che era la compagnia di bandiera induce a riconsiderare nel suo complesso la politica del Paese in materia di traffico aereo. Tale ripensamento è reso ancora più urgente dalle previsioni nel medio termine di un forte incremento dei volumi di traffico aereo, rispetto ai quali sarà necessario disporre di infrastrutture aeroportuali idonee. Ha quindi indicato i motivi specifici di interesse nei riguardi dell'aeroporto di Monaco e, contestualmente, della strategia *multi-hub* di Lufthansa, che, attraverso Lufthansa Italia, coinvolge anche l'aeroporto di Malpensa.

Il Sottosegretario HESSEL ha rilevato che l'aeroporto di Monaco di Baviera si colloca attualmente al settimo posto tra gli aeroporti europei per numero di passeggeri. Dal 1992, anno in cui è stato aperto al pubblico l'attuale Terminal 1, ha registrato un costante aumento dei propri volumi di traffico, che sono triplicati e hanno raggiunto nel 2008 il numero di 34,5 milioni di passeggeri e di oltre 432 mila movimenti. Il traffico merci è stato pari a circa 260 mila tonnellate. L'aeroporto si caratterizza per una stretta collaborazione con il vettore Lufthansa. Il più recente Terminal 2 dell'aeroporto, riservato ai voli di Lufthansa e dei suoi *partner*, non soltanto è stato progettato e realizzato in collaborazione con la compagnia aerea,

ma è gestito congiuntamente dalla società di gestione dell'aeroporto e da Lufthansa. Per quanto concerne l'assetto della società di gestione (Flughafen München GmbH), il 51 per cento del capitale azionario è di proprietà del *Land* Baviera, il 26 per cento è di proprietà della Repubblica Federale di Germania e il 23 per cento è di proprietà della città Monaco di Baviera. Si tratta pertanto di una società interamente controllata da azionisti pubblici. Nell'aeroporto lavorano complessivamente circa 30 mila persone, di cui 7.500 dipendenti della società di gestione. Dal punto di vista economico e finanziario, per l'aeroporto assumono considerevole importanza i ricavi del settore « *non aviation* », che rappresentano il 47 per cento dei ricavi complessivi e hanno significative prospettive di ulteriore incremento. Dal punto di vista infrastrutturale l'aeroporto è stato progettato su una vasta area libera, che era stata inserita nel piano di sviluppo delle zone rurali. L'aeroporto è costituito da due terminal e da due piste. È stata altresì prospettata la realizzazione di una terza pista.

Nel corso del dibattito che ha fatto seguito agli interventi, il Sottosegretario HESSEL ha fornito ulteriori precisazioni in merito al complesso degli aeroporti del *Land* Baviera. Oltre all'aeroporto di Monaco, nel territorio del *Land* si trova un secondo aeroporto internazionale, quello di Norimberga. Si trovano altresì due aeroporti regionali, l'aeroporto di Hof, che è dedicato principalmente alla *business aviation* e dispone di un unico collegamento di linea (con Francoforte), e l'aeroporto di Memmingen, dedicato principalmente alle compagnie *low cost* e a voli turistici.

Per quanto concerne i collegamenti intermodali, l'aeroporto di Monaco è servito da una ferrovia locale. Era stata progettata anche la realizzazione di un collegamento veloce, a cui tuttavia si è poi rinunciato.

In ordine alla ripartizione di competenze tra Governo federale e *Länder*, il Sottosegretario HESSEL ha osservato che le istituzioni federali hanno competenza

sulla disciplina legislativa del traffico aereo, mentre i *Länder* decidono sulla collocazione degli aeroporti nell'ambito di un quadro programmatico definito a livello federale. Anche in Germania si presenta il problema di evitare una proliferazione eccessiva di aeroporti; succede peraltro che l'intenzione, a livello centrale, di porre limiti a tale proliferazione si scontri con le iniziative di singoli *Länder* per costruire nuovi aeroporti o per adattare al traffico civile aeroporti militari.

Il Sottosegretario HESSEL ha infine precisato che l'apertura di nuove rotte e i relativi contatti con le compagnie aeree interessate sono materia affrontata direttamente dalle società di gestione degli aeroporti. Il Governo del *Land* potrebbe intervenire attraverso i propri rappresentanti negli organi della società, ma in linea generale evita di interferire su questioni concernenti la gestione dell'aeroporto. L'unico volo garantito direttamente dal *Land* è il volo di linea tra l'aeroporto di Hof e Francoforte.

Nella mattina di martedì 24 novembre la delegazione della Commissione ha incontrato, presso l'aeroporto di Monaco, il dott. Axel GOEHR, Capo Ufficio Politica del trasporto aereo e affari internazionali del Ministero dei Trasporti della Repubblica Federale di Germania, il prof. Nikolaus HERRMANN, Direttore dell'Autorità federale per il controllo del traffico aereo, e il dott. Thomas SCHARFENBERGER, Direttore della pianificazione di rete di Lufthansa.

Il dott. GOEHR ha brevemente illustrato gli enti e le autorità che, a livello federale, esercitano funzioni di regolazione, coordinamento e controllo, rispettivamente, sugli aeroporti, sulle compagnie aeree e sui servizi di navigazione aerea.

Il prof. HERRMANN ha delineato i contenuti della « Strategia per gli aeroporti » adottata dal Governo federale nel 2009. Il documento mira a una politica integrata dei trasporti e indica, tra le linee di azione da perseguire, l'ottimizzazione e il potenziamento delle capacità aeroportuali e la sostenibilità economica degli aeroporti. Per quanto riguarda i principali

attori del traffico aereo, ha osservato che le compagnie aeree operano, in ambito comunitario, in un mercato pienamente liberalizzato e anche la possibilità di percepire aiuti da soggetti pubblici è rigorosamente disciplinata dalla normativa comunitaria. Le società aeroportuali sono imprese che gestiscono infrastrutture pubbliche con finalità di profitto; sono finanziate sia attraverso i diritti aeroportuali sia attraverso le attività *non aviation*; anche la possibilità di aiuti di Stato a tali imprese è soggetta ai vincoli e alle limitazioni poste dalla Commissione europea. I fornitori dei servizi di navigazione aerea sono i soggetti che hanno responsabilità pubbliche, relative in particolare alla garanzia della sicurezza del traffico aereo, e sono finanziati direttamente dallo Stato o comunque attraverso entrate di carattere impositivo. Ha altresì sottolineato che, per quanto riguarda gli aeroporti, la legislazione comunitaria ha recentemente stabilito un'estensione delle competenze dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA), mentre, per quanto riguarda la fornitura dei servizi di navigazione aerea, pur permanendo sotto la responsabilità dei singoli Stati, sono pienamente coinvolti nel progetto di Cielo unico europeo e nella creazione di blocchi funzionali di spazio aereo, di dimensione sovranazionale. L'Autorità federale per il controllo del traffico aereo è stata istituita nel 2009 in adempimento di quanto previsto dal regolamento (CE) n. 549/2004, che ha richiesto da parte degli Stati membri l'individuazione di autorità nazionali di vigilanza sui fornitori dei servizi di navigazione aerea. L'assegnazione degli *slots* è invece competenza del coordinatore aeroportuale; anche in questo caso si tratta di un'autorità federale.

Il dott. SCHARFENBERGER ha descritto la struttura interna di Lufthansa, che è ripartita in 4 divisioni (Francoforte, Monaco, Milano e una quarta divisione, che gestisce i voli dalla Germania che non passano per i due *hub* di Francoforte e di Monaco). Le divisioni hanno un considerevole grado di autonomia. La scelta di creare una divisione per Milano è stata

motivata dalla consistenza delle dimensioni del mercato dell'Italia settentrionale. La strategia di Lufthansa è rafforzata dai rapporti di *partnership* e di controllo nei confronti di altre compagnie aeree europee, quali Austrian Airlines, Swiss, Brussels Airlines, BMI, Air Dolomiti. Il dott. SCHARFENBERGER ha sottolineato la profonda differenza tra la gestione del traffico aereo delle compagnie *low cost*, che effettuano collegamenti da punto a punto e sono orientate al mercato locale, e quella degli *hub carrier*, i vettori che concentrano la propria strategia su uno o più aeroporti, che costituiscono la base per i loro voli a medio e lungo raggio. A suo giudizio, il più grave elemento di debolezza del sistema aeroportuale italiano è rappresentato dall'assenza di *hub*. Ha altresì rilevato che, per permettere lo sviluppo di un *hub*, è necessario evitare la concorrenza degli aeroporti locali. Il successo dell'aeroporto di Monaco dipende principalmente dall'ottimo livello di cooperazione tra la società aeroportuale e la compagnia aerea di riferimento per l'aeroporto, che garantisce un'alta qualità dei servizi resi sia ai vettori sia ai passeggeri. L'appropriata progettazione e l'affidabilità delle infrastrutture, insieme con l'ottima gestione dei movimenti, permette di ridurre i tempi necessari per le connessioni a 30 minuti (il tempo più breve a livello europeo, dove la media si colloca a 84 minuti). La più intensa collaborazione tra Lufthansa e la società di gestione dell'aeroporto si è realizzata nella progettazione, realizzazione e conduzione del Terminal 2 – il Terminal riservato a Lufthansa e alle compagnie aeree che ne sono *partner* – ad opera di una joint-venture partecipata per il 60 per cento dalla società di gestione dell'aeroporto e per il 40 per cento dalla stessa Lufthansa.

Nella mattina del 24 novembre la delegazione ha altresì compiuto un'accurata visita dell'aeroporto di Monaco. La visita ha interessato tutte le infrastrutture aeroportuali. Il Terminal 1, aperto nel maggio 1992, ha una capacità di oltre 20 milioni di passeggeri. Il Terminal 2 (Lufthansa e compagnie aeree *partner*) è stato aperto

nel giugno 2003 e ha una capacità compresa tra i 20 e i 25 milioni di passeggeri; rappresenta in Europa uno degli esempi più avanzati di architettura e organizzazione dei servizi aeroportuali. È in costruzione un'ulteriore struttura, il satellite del Terminal 2 (la prima fase di costruzione dovrebbe completarsi nel 2014 e l'intera struttura dovrebbe essere compiuta nel 2018), che permetterà di incrementare ulteriormente la capacità dell'aeroporto di 17 milioni di passeggeri.

L'aeroporto è dotato di due piste parallele che hanno una lunghezza di 4.000 metri e una larghezza di 60 metri. Già nella situazione attuale si registrano condizioni di saturazione nelle ore di punta, per cui vi è una richiesta di *slot* che rimane insoddisfatta. Per questo è stata progettata la realizzazione di una terza pista, per quanto i tempi di realizzazione non siano ancora definiti.

La delegazione ha potuto osservare direttamente il sistema di smistamento bagagli. Il Terminal 1 è dotato di nastri per lo spostamento dei bagagli di una lunghezza complessiva di 18 km. Nel Terminal 2 i nastri per i bagagli hanno complessivamente una lunghezza di 40 km. Il sistema permette, mediante l'applicazione di un codice a barre, di seguire per via informatica il percorso di ciascun bagaglio e, se necessario, di recuperarlo. Il tempo medio di consegna di un bagaglio è di 20 minuti, di cui 12 dovuti al trasporto su nastri e 7-8 alle operazioni materiali di collocamento sui nastri. La gestione dei bagagli è affidata a due società, di cui una è controllata dalla società di gestione dell'aeroporto.

Il rifornimento di carburante è effettuato principalmente mediante serbatoi sotterranei. L'aeroporto è provvisto di tre *hangar* per la manutenzione. Il Terminal cargo ha una capacità potenziale fino a 1 milione di tonnellate per anno, per quanto gran parte della merce sia movimentata con i voli passeggeri.

L'aeroporto ospita una stazione di bus ed è collegato alla città di Monaco da una ferrovia locale a due linee, che permette di raggiungere la Stazione centrale di Mo-

naco in 40 minuti, con una frequenza dei collegamenti di circa uno ogni dieci minuti. Circa il 42 per cento dei passeggeri non in transito raggiunge l'aeroporto con automobile e il 32 per cento attraverso il mezzo ferroviario.

Nella gestione dell'aeroporto hanno notevole importanza i ricavi *non aviation*. L'aeroporto dispone di un centro molto ampio di servizi e comunicazioni, con 10.000 metri quadrati destinati a servizi, negozi e ristoranti, 21.000 metri quadrati destinati a uffici e 10.000 metri quadrati di area centrale coperta. Nell'area dell'aeroporto è attivo un hotel e ne è in costruzione un secondo.

Al termine della visita la delegazione ha incontrato il dott. Michael KERKLOH, Presidente e amministratore delegato della società di gestione dell'aeroporto di Monaco, che ha illustrato come lo sviluppo dell'aeroporto di Monaco sia dovuto all'iniziativa del *Land* della Baviera. La collocazione e la realizzazione delle infrastrutture aeroportuali sono di competenza dei *Länder*. Anche in Germania si sta assistendo a una proliferazione di aeroporti piccoli, serviti pressoché esclusivamente da compagnie *low cost*, e, in relazione a un simile fenomeno, sarebbe a suo avviso auspicabile un più forte potere di coordinamento a livello federale. La forza del sistema aeroportuale di un paese dipende infatti dalla presenza di grandi aeroporti internazionali. In relazione alle compagnie presenti nell'aeroporto di Monaco, ha rilevato che l'assoluta prevalenza di Lufthansa si associa a una limitata presenza di compagnie *low cost*, che rappresentano invece in Germania circa il 25 per cento del traffico aereo. La collaborazione e gli accordi con Lufthansa sono stati perseguiti essenzialmente sulla base di valutazioni imprenditoriali. Per quanto riguarda la dotazione infrastrutturale dell'aeroporto, il dott. KERKLOH ha segnalato che la società di gestione è proprietaria dei terreni su cui sorge l'aeroporto. Il finanziamento della costruzione delle infrastrutture aeroportuali è sostenuto dalla società con mezzi propri. L'intervento

finanziario di soggetti pubblici può aver luogo soltanto nella forma di prestiti o anticipazioni che devono essere restituiti.

Il Presidente VALDUCCI ha posto in risalto i significativi elementi di differenziazione che emergono dal confronto con la realtà italiana, tra cui, in particolare, la proprietà dei terreni da parte della società di gestione, anziché dello Stato; il contributo allo sviluppo dell'aeroporto dato da un vettore importante come Lufthansa; una assai minore interferenza di soggetti pubblici nelle procedure di pianificazione degli investimenti e di determinazione dei diritti aeroportuali; una notevole capacità di programmare anche a medio e lungo termine e di realizzare investimenti significativi.

Il dott. KERKLOH ha concluso l'incontro evidenziando il proprio interesse per possibilità di collaborazione con l'Italia, che già attualmente rappresenta una quota importante del traffico dell'aeroporto di Monaco, in quanto costituisce la terza destinazione per numero di passeggeri, dopo la Germania e la Spagna.

Nel pomeriggio di martedì 24 novembre la delegazione ha incontrato il Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento del *Land* Baviera, Erwin HUBER. Il Presidente HUBER ha offerto una descrizione delle principali questioni in materia di trasporti all'attenzione delle istituzioni del *Land*. Per quanto concerne in particolare l'aeroporto, ha sottolineato che la decisione di costruire la terza pista è condivisa da tutti gli azionisti della società di gestione e sarà realizzata con mezzi propri della società. Entro il 2010 è previsto il completamento delle procedure di autorizzazione. L'unico motivo di preoccupazione è rappresentato a suo giudizio dall'eventuale contenzioso con i soggetti proprietari dei terreni, sebbene la società di gestione preferisca procedere consensualmente mediante acquisizione dei terreni necessari piuttosto che ricorrere all'espropriazione. In ogni caso i soggetti istituzionali coinvolti hanno manifestato la chiara volontà di realizzare la pista. Più in generale ha osservato che la costituzione di una società privata per la gestione

dell'aeroporto è stata motivata dalla volontà di permettere una autonoma gestione con finalità imprenditoriali. Il Governo e il Parlamento della Baviera pertanto non intervengono negli ambiti riservati all'autonomia decisionale del *management*, ivi compresa la determinazione delle tariffe aeroportuali, ma si limitano a dettare indirizzi per quanto concerne le scelte strategiche. Ha anche segnalato che per l'aeroporto di Monaco non si presenta il problema dei voli notturni. Ha infine osservato che si sta sviluppando in Germania un processo che tende alla privatizzazione sostanziale delle società aeroportuali, attraverso la cessione delle quote di proprietà degli enti pubblici, che peraltro possono riservarsi diritti di veto. Per quanto concerne l'aeroporto di Monaco, tuttavia, ritiene che si tratti di una infrastruttura strategica per il *Land*, per cui ha dichiarato che non è prevedibile da parte della Baviera di una cessione anche parziale della propria quota di proprietà.

Ha quindi passato in rassegna gli altri punti che caratterizzano la politica dei trasporti della Baviera, indicando gli interventi per gli aeroporti minori, quali i contributi pubblici per riconvertire l'ex aeroporto militare di Memmingen e gli investimenti per ammodernare l'aeroporto di Norimberga. Ha altresì sottolineato l'importanza che la Repubblica Federale e il *Land* attribuiscono al traffico ferroviario e la volontà di spostare su ferro una quota significativa del trasporto, in particolare di merci. Come il Sottosegretario Hessel nell'incontro che si era tenuto il giorno precedente, ha segnalato che, ai fini del conseguimento di tale obiettivo, risultano strategici i lavori per la costruzione della galleria di base del Brennero. Ha peraltro evidenziato come per la Baviera sia altrettanto rilevante lo sviluppo del traffico automobilistico, dal momento che nel *Land* si trova la sede centrale della BMW. Riguardo ai lavori per la costruzione della galleria di base del Brennero, il Presidente VALDUCCI ha ricordato come nel DPEF 2010-2013, approvato dal Parlamento italiano nel luglio scorso, sia

previsto un finanziamento di 1,3 miliardi di euro per i lavori della galleria. La costruzione del tunnel è affidata alla società europea Bbt Se, partecipata al 50 per cento dall'Italia (attraverso la società Tunnel ferroviario del Brennero, di cui RFI detiene l'83 per cento, e le province di Bolzano, di Trento e di Verona rispettivamente il 6 per cento, il 6 per cento e il 5 per cento), al 25 per cento

dalla Repubblica d'Austria e al 25 per cento dal *Land* austriaco Tirolo. Il Presidente HUBER ha concluso osservando che, come dimostra la galleria di base del Brennero, nel settore dei trasporti sono aperte ampie possibilità di collaborazione tra la Baviera e l'Italia e segnalando come anche le strategie di Alitalia siano rilevanti per le ulteriori prospettive di sviluppo dell'aeroporto di Monaco.