

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

#### S O M M A R I O

##### INTERROGAZIONI:

5-00004 Pili: Necessità di pervenire alla tempestiva definizione del regime degli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree da e per la Sardegna.	
5-00008 Pili: Necessità di determinare un puntuale metodo di calcolo dell'onere di servizio pubblico ai fini di una corretta applicazione della disciplina della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna.	
5-00009 Pili: Indisponibilità di posti sulle rotte aeree che collegano la Sardegna a Roma e a Milano nelle giornate del 27, 28 e 29 agosto 2011.	
5-00027 Pili: Modalità di determinazione degli oneri di servizio pubblico nell'ambito della ridefinizione della continuità territoriale aerea con la Sardegna.	
5-00041 Pili: Dubbi sulla correttezza della procedura adottata per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per il trasporto aereo con la Sardegna.	
5-00042 Pili: Distorsioni nella definizione della tariffa da sottoporre all'accettazione dell'onere di servizio pubblico relativamente ai servizi di trasporto aereo con la Sardegna	65
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	68
5-00056 Tullo: Tempi e modalità di realizzazione del terzo valico dei Giovi a seguito della riduzione di risorse operata dal CIPE	67
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	74
5-00063 Velo: Ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari veloci nella tratta tirrenica	67
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	76

##### AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti dell'Unione interporti riuniti (UIR), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali »	67
--	----

##### INTERROGAZIONI

*Martedì 4 giugno 2013. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Rocco Girlanda.*

**La seduta comincia alle 13.**

**5-00004 Pili:** Necessità di pervenire alla tempestiva definizione del regime degli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree da e per la Sardegna.

**5-00008 Pili:** Necessità di determinare un puntuale metodo di calcolo dell'onere di servizio pubblico ai fini di una corretta applicazione della disciplina della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna.

**5-00009 Pili:** Indisponibilità di posti sulle rotte aeree che collegano la Sardegna a Roma e a Milano nelle giornate del 27, 28 e 29 agosto 2011.

**5-00027 Pili:** Modalità di determinazione degli oneri di servizio pubblico nell'ambito della ridefinizione della continuità territoriale aerea con la Sardegna.

**5-00041 Pili: Dubbi sulla correttezza della procedura adottata per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per il trasporto aereo con la Sardegna.**

**5-00042 Pili: Distorsioni nella definizione della tariffa da sottoporre all'accettazione dell'onere di servizio pubblico relativamente ai servizi di trasporto aereo con la Sardegna.**

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sulla stessa materia, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Mauro PILI (Pdl), replicando, si dichiara totalmente insoddisfatto e indignato della risposta resa, i cui contenuti sono indicati a suo giudizio da una *lobby* interna al Ministero, che tutela soggetti che operano ai danni della Sardegna, come dimostra il permanere del criterio della compensazione. Fa presente che la regione Sardegna, in accordo con l'Enac, ha ritenuto che nel calcolo dell'ora volata sia ricompresa una previsione di 50 milioni di euro di ammortamento per gli airbus 320, che ha comportato un incremento sull'ora volata di 1700 euro. Nel sottolineare che il costo di tali aeromobili è assai inferiore a quello stimato e che essi comunque coprono le tratte italiane solo quando raggiungono almeno cinque anni di vita, giudica tale aumento, che si riverbera sul costo del biglietto, indebito e del tutto illegittimo. Nel ritenere che il valore di tali aeromobili sia del tutto inadeguato, dal momento che AirCina ha comprato 100 airbus 320 a 35 milioni di dollari, giudica necessario che sia rivisto il calcolo dell'ora volata, che deve essere effettuato computando i costi effettivi e il margine di utile di impresa che l'Unione europea ha fissato come ragionevole per dare alle compagnie un vantaggio economico nella gestione di quelle rotte. Quanto alla compensazione ritiene che essa sia funzionale ad erogare risorse, in questo caso regionali, in modo

inappropriato alle compagnie aeree, dal momento che l'Unione europea ha stabilito che il calcolo dell'ora volata si costituisce dalla mera somma del costo effettivo e dell'utile di impresa. In ordine alla tariffa agevolata la giudica un retaggio culturale del Ministero dei trasporti che va del tutto eliminato, dal momento che alla Sardegna non servono agevolazioni ma equità. Osserva che il danno derivante dalla sperequazione delle tariffe da e per la Sardegna in ragione del luogo di residenza non danneggia la persona non residente ma tutta la regione Sardegna, che viene resa irraggiungibile da chi non sia sardo e posta di fatto al di fuori del territorio italiano. Fa presente che la tariffa per la tratta aerea Roma-Cagliari arriva in alcuni casi ad essere dieci volte superiore alla tariffa Roma-Milano e ritiene quindi indispensabile, come approvato dalla Commissione all'unanimità nella scorsa legislatura, applicare il costo chilometrico ferroviario come parametro unico per calcolare il costo degli oneri di servizio pubblico nelle zone sottoposte al regime di continuità territoriale. Quanto all'armonizzazione delle tasse ricorda che, sempre nel corso della scorsa legislatura, la Commissione si era espressa nel senso di armonizzare il regime fiscale, adeguandolo a quello più favorevole, al fine di rendere il trasporto aereo un volano più efficiente per lo sviluppo dell'economia. Nel replicare a quanti pensano che la Sardegna sia oggetto di una legislazione di favore ricorda che in un recente decreto-legge approvato dal Ministro Passera è stato previsto che gli aerei che servono le tratte da e per la Sardegna, per essere messi in servizio, debbano obbligatoriamente raggiungere un *load factor* pari al 51 per cento, cosa non prevista in altre zone del territorio e che ha avuto come conseguenza la cancellazione di due sui tre voli precedentemente esistenti che collegavano la Sardegna alla Lombardia. Nel preannunciare la presentazione di nuovi atti di sindacato ispettivo sul medesimo argomento, auspica che il Governo riprenda ad esercitare il proprio ruolo politico e non resti sintonizzato sul

mero ruolo tecnico che caratterizzava il precedente Governo, rimanendo prigioniero del modo con cui le competenti strutture del Ministero continuano ad affrontare la tematica evidenziata nelle proprie interrogazioni.

**5-00056 Tullo: Tempi e modalità di realizzazione del terzo valico dei Giovi a seguito della riduzione di risorse operata dal CIPE.**

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

Mario TULLO (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta resa, della quale si dichiara soddisfatto, rileva la chiara attenzione del Governo sulla realizzazione del terzo valico dei Giovi, opera attesa da decenni e fondamentale, a suo giudizio, per il collegamento del corridoio transeuropeo di cui fa parte. Esprime soddisfazione, inoltre, per l'assenza, sottolineata nella risposta, di problemi contrattuali derivanti dalla decurtazione delle risorse e auspica una rapida deliberazione del CIPE in ordine al finanziamento del terzo lotto costruttivo.

**5-00063 Velo: Ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari veloci nella tratta tirrenica.**

Il sottosegretario Rocco GIRLANDA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Silvia VELO (PD), replicando, nel ringraziare il rappresentante del Governo per la risposta, della quale prende atto, rileva che essa contiene gli elementi forniti dalla società Trenitalia che, com'è giusto che sia, riporta il proprio punto di vista aziendale che è ben diverso da quello politico che dovrebbe avere il Governo, titolare della società FS SpA in quanto detentore del pacchetto azionario e sottoscrittore del contratto di servizio. Fa presente che a seguito del progressivo definanziamento

della società che presta il servizio ferroviario, soprattutto in ordine al servizio universale e ai servizi regionali, si è assistito ad un depauperamento dell'offerta ferroviaria e soprattutto degli Intercity, che si stanno trasformando in larga parte in treni Frecciabianca e Frecciargento, gestiti interamente dalla società Trenitalia, che legittimamente ne decide percorsi e fermate in relazione ad una logica squisitamente di mercato. Osserva che una larga parte dell'Italia centrale, che comprende realtà produttive e turistiche assai importanti, come i porti di Piombino e di Civitavecchia e l'isola d'Elba, che non è mai stata attraversata dall'alta velocità, sta scomparendo anche dalla media velocità, come dimostra anche il dirottamento sulla Genova-Firenze per arrivare a Roma. Nel prendere atto con favore che, dal momento in cui è stata presentata l'interrogazione ad oggi, la società Trenitalia è venuta incontro alla richiesta della regione Toscana e la riduzione del servizio ferroviario ha riguardato solo un treno che prestava servizi negli orari di coda della giornata, auspica un impegno del Governo volto a non permettere la riduzione del servizio ferroviario sulla tratta tirrenica e a valorizzare il servizio universale, vitale per le zone non servite dall'alta velocità.

Ivan CATALANO, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

**La seduta termina alle 13.50.**

**AUDIZIONI INFORMALI**

*Martedì 4 giugno 2013.*

**Audizione di rappresentanti dell'Unione interporti riuniti (UIR), nell'ambito dell'esame della proposta di legge C. 730 Velo ed altri recante « Legge quadro in materia di interporti e di piattaforme logistiche territoriali ».**

L'audizione informale è stata svolta dalle 13.50 alle 14.20.

## ALLEGATO 1

**5-00004 Pili:** Necessità di pervenire alla tempestiva definizione del regime degli oneri di servizio pubblico sulle rotte aeree da e per la Sardegna.

**5-00008 Pili:** Necessità di determinare un puntuale metodo di calcolo dell'onere di servizio pubblico ai fini di una corretta applicazione della disciplina della continuità territoriale aerea da e per la Sardegna.

**5-00009 Pili:** Indisponibilità di posti sulle rotte aeree che collegano la Sardegna a Roma e a Milano nelle giornate del 27, 28 e 29 agosto 2011.

**5-00027 Pili:** Modalità di determinazione degli oneri di servizio pubblico nell'ambito della ridefinizione della continuità territoriale aerea con la Sardegna.

**5-00041 Pili:** Dubbi sulla correttezza della procedura adottata per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico per il trasporto aereo con la Sardegna

**5-00042 Pili:** Distorsioni nella definizione della tariffa da sottoporre all'accettazione dell'onere di servizio pubblico relativamente ai servizi di trasporto aereo con la Sardegna.

**TESTO DELLA RISPOSTA**

Ritengo opportuno rispondere congiuntamente alle interrogazioni n. 5-00004, n. 5-00008, n. 5-00009, n. 5-00027, n. 5-00041 e n. 5-00042 presentate dal deputato Pili in quanto vertono sul medesimo argomento.

In via generale, appare utile una sintesi del quadro normativo attuale della continuità territoriale sarda.

Per quanto attiene le cosiddette rotte minori sarde, queste sono tuttora regolamentate dal decreto ministeriale del 29 dicembre 2005.

Invece, per quanto concerne i collegamenti onerati tra gli scali aeroportuali di Alghero, Cagliari e Olbia e quelli di Roma Fiumicino e Milano Linate, con decreto ministeriale 21 febbraio 2013 sono stati imposti, in ottemperanza alle determinazioni della Conferenza di servizi conclusasi

il 23 ottobre 2012, nuovi oneri di servizio pubblico con decorrenza dal 27 ottobre 2013; la relativa nota informativa d'imposizione è stata pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea C104 del 10 aprile 2013; a breve saranno pubblicati i relativi bandi di gara.

Nelle more dell'entrata in vigore dei nuovi oneri di servizio (27 ottobre 2013), il precedente decreto ministeriale d'imposizione, del 5 agosto 2008, continua a espletare i suoi effetti.

Evidenzio, altresì, che il citato decreto del 21 febbraio 2013, nell'abrogare, sempre a partire dalla predetta data, l'imposizione di cui al decreto ministeriale del 5 agosto 2008, prevede peraltro che, nel caso in cui nessun vettore accetti di operare i collegamenti senza compensazione finanziaria, il servizio possa essere concesso in

esclusiva, tramite gare comunitarie, per un periodo di 4 anni, con oneri a carico della Regione Sardegna.

Attualmente, considerata l'esigenza di continuare ad assicurare la continuità territoriale dell'isola, l'accesso ai servizi aerei di linea, di cui ai predetti decreti ministeriali del 5 agosto 2008 e 29 dicembre 2005 è regolato, a norma dell'articolo 16, paragrafo 8, del Regolamento (CE) n. 1008/2008, senza compensazione economica ai vettori cui i servizi stessi sono assegnati.

Come è noto, l'articolo 1, comma 837, della legge n. 296 del 27 dicembre 2006 ha previsto il trasferimento alla Regione Sardegna delle funzioni attinenti alla continuità territoriale e, per quanto concerne il relativo finanziamento, il comma 840 del medesimo articolo 1 ha disposto che i relativi oneri finanziari siano a carico della Regione medesima a partire dal 1° gennaio 2010.

In attuazione della predetta legge, in data 7 settembre 2010, il Ministero, l'ENAC e la Regione Sardegna hanno sottoscritto un Protocollo d'intesa che, nel delineare concretamente i rispettivi compiti di ciascuna Amministrazione all'articolo 6 ha specificato che «Le risorse finanziarie necessarie per l'imposizione degli oneri di servizio pubblico sono a carico della Regione Autonoma Sardegna».

Più in particolare, entrando nel merito dei singoli quesiti posti dall'Interrogante evidenzio quanto segue.

In merito alla richiesta, di cui all'interrogazione n. 5-00004, di una «tariffa unica» da definirsi in sede di Conferenza di servizi faccio presente che il nuovo decreto d'imposizione del 21 febbraio 2013, emanato in sostanziale adesione a quanto indicato dalla Regione Sardegna in sede di Conferenza di servizi, prevede una tariffa agevolata massima applicabile indiscriminatamente a tutti i passeggeri per i 9 mesi intercorrenti dal 16 settembre al 15 giugno. Ciò in quanto la realizzazione del modello di continuità interamente a tariffa unica, auspicata dall'Interrogante, avrebbe reso necessaria una compensa-

zione sicuramente superiore ed incompatibile con le risorse finanziarie che la Regione ha ritenuto di stanziare per tale finalità.

Per quanto riguarda, poi, l'individuazione di un puntuale ed esaustivo metodo di calcolo dell'onere di servizio pubblico, di cui è cenno anche nell'interrogazione n. 5-00041, preciso che, sotto il profilo tecnico, l'importo della compensazione a base di gara da erogare al vettore aggiudicatario deriva dalla differenza tra i costi presunti sostenuti dal vettore per l'adempimento degli obblighi di servizio pubblico ed i ricavi relativi agli stessi, in aggiunta ad un margine di profitto ragionevole necessario per l'adempimento di detti obblighi.

Nei bandi collegati all'abrogato decreto 29 novembre 2011 ed in quelli di cui al citato decreto 21 febbraio 2013, il predetto margine, in linea con la vigente normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale, è:

pari al 4 per cento dei costi ipotizzati per la prestazione dell'onere di servizio pubblico, qualora la gara europea di cui al richiamato decreto 29 novembre 2011 fosse stata espletata con esito positivo;

pari al 3,2 per cento dei costi ipotizzati per la prestazione dell'onere di servizio pubblico di cui al nuovo decreto 21 febbraio 2013, comprendendo un margine di rischio specifico per la prestazione richiesta sui collegamenti onerati, nel caso in cui le rotte storiche sarde dovessero essere assegnate in esclusiva per mancata accettazione da parte dei vettori.

Il principale parametro per determinare i costi presunti è, come noto, il «costo/ora volo» che a sua volta dipende da una serie di costi sia fissi che variabili, puntualmente indicati nei verbali della Conferenza di servizi e calcolati sulla base di criteri internazionalmente riconosciuti a livello aeronautico (elaborazione RAS su dati: Advisor Steer Gleave; Aircraft Cost Evaluator – Coclin&De Decker; Platts Eu-

ropean Marketscan; società di gestione aeroportuali; dati vettoriali).

In tale quadro, il metodo adottato, appena descritto, appare corretto.

In merito ai ritardi segnalati nell'attuazione della nuova continuità territoriale sarda, rammento che questa entrerà in vigore alla fine della stagione estiva 2013.

Passando alla disamina dell'interrogazione n. 5-00009 appare ormai del tutto superata la problematica inerente l'impossibilità per l'utenza di trovare posti sulle rotte da e per Olbia e Cagliari nei giorni 27-28 e 29 agosto 2011.

Tuttavia si forniscono alcune informazioni di carattere generale.

L'operativo dei collegamenti aerei che costituisce l'allegato tecnico del decreto d'imposizione, com'è noto, viene stabilito in sede di Conferenza di servizi, cui partecipano il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, la Regione interessata e l'ENAC; in particolare, la Conferenza determina quale debba essere il dimensionamento minimo del servizio (ad esempio il numero minimo di voli da effettuarsi e la capacità minima degli aeromobili da utilizzare) fondandosi sull'analisi dei dati storici di traffico relativi alle precedenti stagioni aeronautiche, registrati sulla rotta assoggettabile o già assoggettata ad obblighi di servizio pubblico.

Attualmente, le rotte che collegano Cagliari e Olbia con Roma e Milano sono regolamentate dal già citato decreto ministeriale 5 agosto 2008, il cui contenuto scaturisce, come poc'anzi accennato, da dati storici di traffico. Il predetto provvedimento, tuttavia, nel disporre che: « nell'ipotesi in cui il coefficiente di riempimento complessivo giornaliero dei voli previsti superi la misura dell'80 per cento, al vettore che ha accettato gli oneri di servizio sulla rotta è consentito, previa autorizzazione dell'ENAC, incrementare l'offerta introducendo voli supplementari o utilizzando aeromobili di capienza superiore, fino al soddisfacimento della domanda... », consente comunque il soddisfacimento di un'eventuale maggiore domanda da parte dell'utenza sarda. Dunque, in base alla citata norma, la

possibilità di incrementare i collegamenti onerati in questione non poteva che essere lasciata alla discrezionalità dei vettori operanti le rotte (Alitalia Cai, Meridiana e vettori *low cost* Ryan Air e Volare Airlines), previa autorizzazione dell'ENAC.

Con tutta probabilità, quindi, l'incremento della domanda, avvenuta nei giorni richiamati dall'Interrogante, non è stato rilevato in tempo utile dai vettori esercenti il servizio. Al riguardo, peraltro, l'ENAC, ha segnalato che, per quanto concerne, in particolare, i voli operati da Meridiana, nei giorni in questione risultavano comunque disponibili alcuni posti sulle tratte onerate Olbia-Roma e Olbia-Milano.

Per quanto riguarda, invece, l'interrogazione n. 5-00027 evidenzio che il nuovo provvedimento d'imposizione, più volte citato, del 21 febbraio 2013 a differenza del tuttora vigente decreto del 5 agosto 2008, prevede la possibilità di espletare una gara europea qualora nessun vettore accetti di operare i collegamenti in questione senza compensazione finanziaria e senza esclusiva in conformità alle disposizioni comunitarie.

Tale disciplina in effetti si inquadra nell'ambito della rigorosa procedura di cui agli articoli 16 e 17 del Regolamento (CE) 1008/2008, che ha quale obiettivo prioritario quello di assicurare la continuità territoriale dei territori geograficamente più svantaggiati in deroga alle regole comunitarie della libera concorrenza. Detta procedura si articola in una prima fase in cui non è prevista alcuna compensazione ed in una seconda, eventuale, che prevede un corrispettivo finanziario qualora l'affidamento senza compensazione abbia avuto esito negativo. Entrambi i casi sono soggetti all'obbligo di notifica alla Commissione europea che, essendo informata di tutte le fasi della procedura d'imposizione, può intervenire in qualunque momento per chiedere chiarimenti.

L'eventuale assegnazione in esclusiva, con conseguente corresponsione di compensazione finanziaria, ove ricorra la necessità di aggiudicare la gara con una sola offerta valida, è inoltre coperta dalle garanzie delle norme dell'Unione europea in

materia di aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico alle imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale (Pacchetto SIEG – Norme sugli aiuti di Stato per i servizi di interesse economico generale).

Pertanto, per quanto concerne la stagione estiva in corso, non è previsto alcun affidamento in esclusiva, mentre per quella del 2014, ove si verificheranno i sopracitati presupposti, la gara non potrà che essere esperita.

Nella successiva interrogazione n. 5-00041, viene posta l'attenzione sulla correttezza della procedura onerata adottata e la sua tempistica: è opportuno, al riguardo, soffermarsi su alcuni passaggi fondamentali previsti dalla normativa comunitaria.

In ottemperanza a quanto disposto dall'articolo 16, paragrafo 4, del Regolamento CE 1008/2008, uno Stato membro, qualora desideri imporre un onere di servizio pubblico su servizi aerei di linea, deve trasmettere alla Commissione europea il testo dell'imposizione nonché uno specifico prospetto (cosiddetta nota informativa) recepito dalla Commissione stessa per la successiva pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea (GUUE).

Dal momento in cui viene pubblicata la predetta informativa uno o più vettori comunitari possono accettare di operare le rotte onerate in regime di libero mercato senza alcuna compensazione.

Ai sensi del paragrafo 9, del medesimo articolo 16, qualora nessun vettore istituisca servizi aerei di linea conformi all'onere di servizio pubblico imposto sulle rotte predeterminate, lo Stato membro può concedere l'esercizio delle rotte stesse in esclusiva ad un unico vettore, seguendo la procedura di gara di cui all'articolo 17 del Regolamento CE 1008/2008. In quest'ultimo caso, in base al paragrafo 2, del predetto articolo 17, lo Stato membro ha l'obbligo di inviare alla Commissione europea un'altra nota informativa (cosiddetto avviso di gara), anch'essa pubblicata nella GUUE, con cui si invitano le compagnie aeree a presentare le offerte.

Il Regolamento CE, dunque, anche al fine di assicurare «...servizi rispondenti ...a criteri di continuità...», non fissa alcuna tempistica in merito alla pubblicazione delle due note informative, ben potendo quella relativa all'avviso di gara essere pubblicata, oltre che successivamente, come nel caso di specie, anche contemporaneamente a quella d'imposizione come, peraltro, spesso è accaduto in passate occasioni.

Pertanto, per quanto concerne gli atti relativi alla vecchia imposizione, ora abrogata, di cui al decreto del 29 novembre 2011 e alla pertinente gara, la successione temporale è la seguente:

in data 12 gennaio 2012 è stata pubblicata nella GUUE (2012/C/10/03) la nota informativa dell'imposizione;

in data 11 febbraio 2012 sono state pubblicate nella GUUE (2012/C/38/7) le sei note informative con gli avvisi delle possibili gare europee relative alle rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa;

infine, in data 13 febbraio 2012 la regione Sardegna ha reso pubbliche sul proprio sito *web* le determinazioni nn. 41, 42, 43, 44, 45 e 46 del 1° febbraio 2012 e la documentazione di gara relativa agli oneri di servizio pubblico in argomento.

Per quanto concerne, poi, la nuova imposizione l'articolo 5, del decreto 21 febbraio 2013 testualmente recita: «Ai sensi dell'articolo 16 par. 9 e 10 del Regolamento (CE) 1008/2008, nel caso in cui non sia pervenuta alcuna accettazione di cui al precedente articolo 4, il diritto di esercire le singole rotte Alghero-Roma Fiumicino e viceversa, Alghero-Milano Linate e viceversa, Cagliari-Roma Fiumicino e viceversa, Cagliari-Milano Linate e viceversa, Olbia-Roma Fiumicino e viceversa, Olbia-Milano Linate e viceversa, potrà essere concesso in esclusiva ad un unico

vettore, per un periodo di quattro anni, tramite gare pubbliche in conformità alla procedura prevista dall'articolo 17 del medesimo Regolamento comunitario...». Nel caso di specie, l'informativa d'imposizione è stata pubblicata nella GUUE C104 del 10 aprile 2013. L'avviso di gara, in corso di pubblicazione nella GUUE, prevede che la presentazione delle offerte dovrà avvenire entro 2 mesi dalla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea dell'avviso stesso. Il bando di gara subordina l'efficacia degli stessi alla condizione che, entro il termine stabilito dal medesimo bando, nessun vettore aereo comunitario accetti di operare le rotte, a partire dal 27 ottobre 2013, senza ricevere corrispettivo finanziario.

Quindi, nell'ipotesi limite in cui nel predetto lasso di tempo intercorrente tra la data di pubblicazione dell'avviso di gara e la chiusura del termine per l'accettazione degli oneri senza compensazione venissero in sequenza avanzate prima delle offerte per operare i servizi aerei in esclusiva con compensazione e successivamente una o più accettazioni degli oneri senza compensazione, le prime, nelle more della chiusura dei termini per l'accettazione senza compensazione, verrebbero *ipso facto* automaticamente annullate dalle seconde.

Pertanto, in armonia con la normativa comunitaria ed al fine di evitare interruzioni di servizi di linea, è possibile una sovrapposizione tra la tempistica della procedura d'imposizione e quella di gara.

In ordine all'analisi dei costi, di cui ho già avuto modo di riferire poc'anzi in riferimento all'interrogazione n. 5-00004, devo precisare che l'ultima Conferenza di servizi, nell'esaminare i nuovi *standard* qualitativi che i servizi onerati dovranno garantire (frequenze, orari, tipologia di aeromobili, regime tariffario ecc.), ha definito l'eventuale compensazione finanziaria da corrispondersi al vettore in caso di gara europea, in linea con la normativa comunitaria in materia di eventuali deroghe al divieto di aiuti di Stato (cosiddetto nuovo Pacchetto SIEG in vigore dal 31 gennaio 2012).

Ritengo, infine, che il quadro sopra delineato possa rispondere anche ai quesiti posti nell'ultima interrogazione all'esame quest'oggi (n. 5-00042), fatta eccezione per quanto concerne i punti relativi allo *standard* di previsione dei costi aeroportuali nonché al calcolo dell'IVA.

In relazione all'opportunità di uno *standard* di previsione dei costi aeroportuali, evidenzio che questi sono variabili da aeroporto ad aeroporto. Attualmente, con decreto ministeriale vengono determinati i diritti aeroportuali applicabili sui vari aeroporti italiani derivanti dall'aggiornamento all'inflazione, ovvero, nel caso delle società di gestione che lo hanno sottoscritto, dalla dinamica tariffaria prevista nel contratto di programma sottoscritto dalla società di gestione. È compito di detta società decidere di applicare tariffe inferiori alle massime fissate.

Inoltre, circa l'opportunità di prevedere «il divieto di calcolare l'IVA negli oneri tariffari della continuità territoriale», evidenzio che sull'argomento il Ministero dell'economia e delle finanze, interessato al riguardo, aveva già avuto modo di riferire in relazione all'interpellanza n. 2-01490 discussa presso la Camera dei deputati il 17 maggio 2012.

Sull'argomento sono appena sopraggiunti ulteriori elementi di apertura da parte del citato Ministero nel senso che segue.

«...Nel presupposto che non sia possibile escludere l'applicazione dell'IVA sul corrispettivo dovuto per la prestazione di trasporto aereo, si osserva che, ai fini del calcolo dell'eventuale compensazione finanziaria destinata alle compagnie aeree (a copertura del disavanzo presumibile della linea), non sembra contraria alla normativa fiscale la proposta di escludere dagli oneri tariffari della continuità territoriale aerea da e per la Regione Sardegna, l'ammontare dell'IVA relativa ai costi per beni e servizi sostenuti per rendere il servizio.

Resta da valutare la rilevanza di tale compensazione finanziaria ai fini IVA. In particolare, anche qualora l'ammontare della compensazione finanziaria venisse



calcolata sugli oneri tariffari al netto dell'IVA, detto importo potrebbe dover essere assoggettato ad imposizione laddove costituisse una integrazione del corrispettivo del servizio reso dalle compagnie aeree».

Al riguardo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, considerata la complessità dell'argomento, si riserva di

porre in essere tutti i necessari approfondimenti tecnici con il MEF, competente in materia, per le valutazioni del caso.

Nel concludere, assicuro che questo Governo porrà in essere tutte le azioni possibili affinché, congiuntamente alla Regione, possano essere definitivamente risolte tutte le criticità relative alla questione della continuità territoriale sarda.

## ALLEGATO 2

**5-00056 Tullo: Tempi e modalità di realizzazione del terzo valico dei Giovi a seguito della riduzione di risorse operata dal CIPE.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Come è noto, Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura.

In base al decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione n. 138-T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Nella Concessione è stabilito che il Ministro competente ed il Concessionario stipulano un Contratto di Programma, aggiornabile e rinnovabile anche annualmente, che individua gli obiettivi e disciplina le modalità di finanziamento dello Stato per gli investimenti ed il mantenimento in esercizio della rete.

Ricordo che attualmente è in vigore il Contratto di Programma 2007-2011, parte investimenti (CdP), aggiornamento 2010/2011, sottoscritto nel mese di luglio 2012 che, giunto alla sua naturale scadenza, è stato prorogato fino al 30 giugno 2013.

Nel mese di marzo RFI ed il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (MIT) hanno siglato lo schema del nuovo Contratto di Programma, parte investimenti per il periodo 2012-2016, che deve ancora completare l'iter approvativo previsto dalla legge n. 238 del 1993.

Le attività in conto esercizio del Gestore sono al momento regolate in regime di ultrattività dal Contratto di Programma 2001-2005. Il Contratto di Programma 2012-2014, parte Servizi ha acquisito il parere favorevole del CIPE nella seduta del 18 marzo 2013 e deve anch'esso completare l'iter approvativo previsto dalla citata legge n. 238 del 1993.

Informo, altresì, che la legge finanziaria per il 2010 (n. 191 del 2009), all'articolo 2, commi 232, 233 e 234, ha stabilito che con « decreti del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche ». Tra i progetti individuati come prioritari, l'« AV/AC Milano Genova: Terzo Valico dei Giovi », ha tutte le caratteristiche indicate dalla citata norma.

L'appartenenza alla rete TEN-T è indicata dalla Decisione UE 884/2004 pubblicata sulla G.U.C.E. n.167 del 30 aprile 2004 alla voce « asse Genova Rotterdam ».

Con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 1° ottobre 2010 l'opera è stata individuata quale progetto prioritario.

Informo, inoltre, che il CIPE con delibera n. 101 del 2009, pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 3 marzo 2011, ha approvato il progetto definitivo dell'opera, individuato la possibile articolazione per lotti costruttivi, approvato il cronoprogramma di attività connesso alla modalità di attuazione per lotti costruttivi e finanziato, con 500 milioni di euro, il primo lotto costruttivo. Con tale finanziamento le risorse disponibili per il primo lotto costruttivo risultano essere complessivamente pari a 719,5 milioni di euro.

La successiva delibera CIPE n. 27 del 2010 e la delibera CIPE n. 4 del 2012 di approvazione del citato Contratto di programma 2007-2011 e dei relativi aggior-

namenti – tra il Ministero delle Infrastrutture e Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. – includono la nuova tabella A1, concernente una nuova categoria di opere aventi il requisito di complessità tecnica e di impegno finanziario rilevante, da realizzare ai sensi del citato articolo 2, commi 232-234, della legge n. 191 del 2009.

Nella seduta del 18 novembre 2010 con delibera 84 del 2010 il CIPE ha autorizzato l'avvio dei lavori a lotti costruttivi e stabilito il nuovo Costo a Vita Intera dell'opera « AV/AC Milano Genova: Terzo Valico dei Giovi », a complessivi 6.200 milioni di euro.

In data 7 agosto 2011, RFI ha confermato il cronoprogramma di attuazione approvato dalla delibera CIPE 84 del 2010, cui corrisponde l'articolazione in lotti successivi ed impegni a finanziare dello Stato, al netto delle attività propedeutiche, indicata come segue (importi in milioni di euro):

- 1° lotto costruttivo 500
- 2° lotto costruttivo 1.100
- 3° lotto costruttivo 1.270
- 4° lotto costruttivo 1.340
- 5° lotto costruttivo 1.200
- 6° lotto costruttivo 650

Devo segnalare, altresì, che in data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto l'Atto Integrativo alla Convenzione del 1992, tra RFI S.p.a. e Consorzio COCIV, in cui si precisa che il General Contractor rinuncia irrevocabilmente, tra l'altro, a qualunque pretesa, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dei lotti costruttivi successivi al Primo.

In relazione a tale progetto, gli Interroganti chiedono di conoscere come si « intenda recuperare e in che tempi le risorse sottratte al secondo lotto costruttivo non funzionale » e « se possono determinarsi problemi rispetto all'*iter* procedurale amministrativo ».

Al riguardo, informo, che con delibera 86 del 2011 il CIPE ha autorizzato, ai sensi dell'articolo 2, comma 233 della citata legge n. 191 del 2009 il secondo lotto

costruttivo non funzionale del progetto in esame, del valore di 1.100 milioni di euro con una corrispondente assegnazione di risorse, per la realizzazione di tale lotto, a favore di RFI S.p.A. pari a 1.100 milioni di euro, a valere sul Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali di cui all'articolo 32, comma 1, del decreto-legge n. 98 del 2011 e relativa legge di conversione.

Relativamente al 2° lotto costruttivo, non funzionale, si precisa che lo stesso è costituito da opere ed attività affidate al General Contractor Consorzio COCIV e da oneri gestiti direttamente da RFI.

Successivamente, il CIPE con delibera del 18 marzo 2013, ha destinato, a copertura dei costi di manutenzione straordinaria, una quota parte dello stanziamento afferente il secondo lotto costruttivo, che, originariamente pari a 1.100 milioni, è stato ridefinito in 860 milioni di euro.

Devo precisare, al riguardo, che la riduzione dello stanziamento afferente il secondo lotto costruttivo da 1.100 milioni di euro a 860 milioni di euro è contestuale all'incremento del 3° lotto costruttivo da 1.270 milioni di euro a 1.510 milioni di euro.

Ferrovie dello Stato ha evidenziato, inoltre, che in data 22 marzo 2013 è stato sottoscritto da RFI e COCIV l'Atto Modificativo dell'Atto Integrativo dell'11 novembre 2011 con cui sono state enucleate dal perimetro del secondo lotto costruttivo alcune opere che sono state introdotte nel terzo lotto costruttivo.

In tale quadro, in relazione alle preoccupazioni segnalate dagli Interroganti, posso assicurare che la variazione sopra descritta non comporta oneri aggiuntivi per RFI, come attestato dall'Atto di Impegno sottoscritto dal Consorzio COCIV in data 7 marzo 2013 e non modifica né i termini di ultimazione contrattuale dei lotti costruttivi come definiti all'articolo 6.1 del predetto Atto Integrativo sottoscritto in data 11 novembre 2011, né gli impegni che RFI ha assunto con lo Stato.

Nel concludere, assicuro che il Governo seguirà con la dovuta attenzione il proseguo dell'*iter* procedurale dell'opera.

ALLEGATO 3

**5-00063 Velo: Ipotesi di soppressione dei collegamenti ferroviari veloci nella tratta tirrenica.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Preliminarmente, in ordine al riferimento fatto dagli Interroganti circa il progetto « Memorario », Ferrovie dello Stato, interessata al riguardo, ha comunicato che, a partire dal dicembre 2004, la Regione Toscana ha iniziato a sviluppare, insieme a Trenitalia e RFI, tale progetto. Si tratta di un sistema che prevede la realizzazione di treni regionali che circolano e fermano nelle varie stazioni a cadenze regolari – quindi di facile memorizzazione – durante l'arco della giornata.

Memorario è un progetto per fasi, attualmente attivo sulla maggior parte delle linee toscane; tuttavia, una sua eventuale estensione compete alla Regione Toscana che, sulla base della normativa vigente, gestisce la programmazione dei collegamenti regionali sul proprio territorio.

Ciò premesso, gli Interroganti pongono all'attenzione del Governo la problematica relativa alla soppressione di alcuni collegamenti « Frecciabianca » in servizio sulla direttrice tirrenica nord.

Devo preliminarmente considerare che, come è noto agli interroganti, i collegamenti « Frecciabianca » in servizio sulla direttrice tirrenica nord sono effettuati da Trenitalia in regime di mercato, non essendo oggetto di corrispettivi pubblici e, quindi, si sostengono esclusivamente attraverso i ricavi da traffico; il gestore ferroviario, pertanto, nell'ambito delle sue scelte aziendali, può declinare autonomamente le caratteristiche qualitative e quantitative dell'offerta, nonché i livelli di prezzo.

Tuttavia, sulla base delle informazioni assunte presso la Società Trenitalia, inte-

ressata al riguardo, informo che la linea tirrenica nord, Roma-Grosseto-Livorno-Pisa-Genova, è servita attualmente da 6 coppie giornaliere di collegamenti denominati « Frecciabianca » (12 treni); sino a giugno 2012 le coppie in servizio erano invece 5.

La coppia di treni 9762/9785, ha registrato, a causa del basso utilizzo, una perdita superiore ai 5 milioni di euro annui; in particolare, il minor livello di frequentazione e, quindi, il volume di perdita maggiore, ha riguardato il treno 9785, in partenza la sera da Genova.

Tale situazione di non sostenibilità economica, ha comportato la necessità di adottare alcune modifiche alla programmazione che, riducendo il tempo di percorrenza complessivo e anticipando l'orario di arrivo nella stazione di Roma, mirano ad incrementare i livelli di frequentazione del collegamento e conseguentemente dei ricavi, con l'obiettivo di migliorare il conto economico di questo servizio.

Trenitalia ha comunicato, inoltre, che, sulla base dei dati rilevati attraverso il sistema informatico di prenotazione, i volumi di passeggeri che utilizzano il treno « Frecciabianca » 9785 da e per le località toscane della linea tirrenica precedentemente servite da questo collegamento, risultavano estremamente ridotti per effetto degli orari di transito che non interessano la fascia a maggior afflusso pendolare (mobilità sistematica).

Pertanto, con decorrenza 14 aprile 2013 è stato previsto l'instradamento del treno « Frecciabianca » 9785 (che ha assunto la nuova denominazione di 9877) via

Pisa-Firenze (anziché via Livorno-Grosseto): ciò consente una velocizzazione del tragitto di circa 30 minuti, con arrivo nella stazione di Roma poco prima delle ore 23,00.

Tale soluzione ha permesso, tra l'altro, di attivare un nuovo servizio diretto veloce tra Genova e Firenze (prima non esistente)

che offre un indubbio vantaggio in termini di miglioramento dei collegamenti tra i due Capoluoghi.

Si precisa, infine, come comunicato da Trenitalia, che sulla linea in questione non sono previste ulteriori variazioni circa la restante offerta dei collegamenti « Freccia-bianca » (11 treni).