

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

AUDIZIONI INFORMALI:

Audizione di rappresentanti di Assoporti, 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 »	80
Audizione di rappresentanti di Fercargo, 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 »	80
Audizione di rappresentanti di Assoferr, 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 »	81
INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:	
5-00305 Catalano e Nicola Bianchi: Procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA	81
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	83
5-00306 Tullo, Terrosi e Dallai: Ridimensionamento dei collegamenti ferroviari al servizio della città di Orvieto	81
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	86
5-00307 Bruno: Comportamenti aziendali del vettore Ryanair e conseguente rischio per la sicurezza del volo	82
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	89
5-00308 Biasotti e Cicu: Potenziamento delle infrastrutture sarde, con particolare riguardo alle « autostrade del mare », e l'inserimento della regione Sardegna all'interno delle reti transeuropee di trasporto	82
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	91
5-00309 Oliaro: Necessità di introdurre un meccanismo stabile di flessibilità impositiva a favore delle Autorità portuali	82
<i>ALLEGATO 5 (Testo della risposta)</i>	93
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	82

AUDIZIONI INFORMALI

Mercoledì 12 giugno 2013.

Audizione di rappresentanti di Assoporti, 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 14.10 alle 14.45.

Audizione di rappresentanti di Fercargo, 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 14.45 alle 15.25.

Audizione di rappresentanti di Assoferr, 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 15.25 alle 15.55.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Mercoledì 12 giugno 2013. — Presidenza del presidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Erasmo D'Angelis.

La seduta comincia alle 15.55.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, ricorda che, ai sensi dell'articolo 135-ter, comma 5, del regolamento, la pubblicità delle sedute per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata è assicurata anche tramite la trasmissione attraverso l'impianto televisivo a circuito chiuso. Dispone, pertanto, l'attivazione del circuito.

5-00305 Catalano e Nicola Bianchi: Procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA.

Ivan CATALANO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Ivan CATALANO (M5S), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, rispetto alla quale si dichiara parzialmente soddisfatto, prende atto dell'impegno del Governo e del sindaco di Milano sulla vicenda oggetto dell'interrogazione. Riteneva assai grave la configurazione della fattispecie dell'aiuto di Stato, soprattutto alla luce dell'esistenza di un ente pubblico

di vigilanza. Nel sottolineare che nel settore dell'*handling* tutti gli operatori operano una concorrenza sleale, il pubblico attraverso il sistema degli aiuti di Stato e il privato con il mancato rispetto dei contratti di lavoro, auspica che l'insediamento dell'Autorità dei trasporti possa contribuire al superamento dei numerosi problemi che caratterizzano la vigilanza nel settore dei trasporti e invita il Governo a fare luce sul mancato controllo da parte di Enac della vicenda oggetto dell'interrogazione.

5-00306 Tullo, Terrosi e Dallai: Ridimensionamento dei collegamenti ferroviari al servizio della città di Orvieto.

Alessandra TERROSI (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Alessandra TERROSI (PD), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta che reca una disamina articolata della situazione dei trasporti ferroviari sulla tratta Roma Firenze al servizio delle città di Orvieto e Chiusi, sottolinea che i treni Euronight, citati nella risposta del rappresentante del Governo, non costituiscono una valida alternativa ai treni regionali o agli Intercity, essendo disponibili su tali treni solo una o due carrozze destinate ai pendolari. Nel fare presente che il treno proveniente da Tarvisio e diretto a Roma è oggetto di continui ritardi, che creano disagi ai pendolari non consentendo il rispetto degli orari di lavoro, osserva che ulteriori disagi derivano dal fatto che il treno delle 16.40 parte dalla stazione Roma Tiburtina, anziché Roma Termini, costringendo i pendolari ad un aggravio del costo dovuto all'abbonamento alla metropolitana. Auspica, in conclusione, che il Governo presti una forte attenzione al tema del pendolarismo, evitando di marginalizzare ulteriormente territori disagiati, per i quali il collega-

mento ferroviario costituisce una risorsa preziosa e fondamentale.

5-00307 Bruno: Comportamenti aziendali del vettore Ryanair e conseguente rischio per la sicurezza del volo.

Franco BRUNO (Misto) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Franco BRUNO (Misto), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la risposta, ritenendo assai gravi e lesivi della sicurezza i comportamenti aziendali del vettore Ryanair, rispetto ai quali prende atto delle rassicurazioni fornite dal rappresentante del Governo e giudicando indispensabile la terzietà degli organismi di controllo, preannuncia la presentazione di un successivo atto di sindacato ispettivo volto a verificare il corretto esercizio del potere sanzionatorio da parte di Enac rispetto ai comportamenti del vettore Ryanair.

5-00308 Biasotti e Cicu: Potenziamiento delle infrastrutture sarde, con particolare riguardo alle « autostrade del mare », e l'inserimento della regione Sardegna all'interno delle reti transeuropee di trasporto.

Salvatore CICU (PdL) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Salvatore CICU (PdL), replicando, nel ringraziare il sottosegretario per la rispo-

sta, rispetto ad essa si dichiara parzialmente soddisfatto, dal momento che intende verificare l'evoluzione della programmazione infrastrutturale e il reale coinvolgimento della Sardegna nelle reti transeuropee di trasporto. Invita pertanto il Governo a intervenire sul criterio che presiede al concetto di « autostrada del mare », ossia la necessità che sia effettuato il trasporto combinato strada-mare, che ne renderebbe impossibile l'attuazione nella regione Sardegna.

5-00309 Oliaro: Necessità di introdurre un meccanismo stabile di flessibilità impositiva a favore delle Autorità portuali.

Roberta OLIARO (SCpI) illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Erasmo D'ANGELIS risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Roberta OLIARO (SCpI), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta della quale si dichiara soddisfatta, auspicando che le indicazioni contenute nella risposta si applichino anche ai porti di destino e non solo a quelli di *transshipment*.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 16.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 16.40 alle 16.55.

ALLEGATO 1

5-00305 Catalano e Nicola Bianchi: Procedura di infrazione promossa dall'Unione europea per il presunto aiuto di Stato concesso alla società SEA Handling SpA.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Onorevole interrogante pone all'attenzione del Governo la tematica relativa all'attività di regolazione economica del settore *handling* svolta dall'Enac, anche con particolare riferimento al caso SEA Handling, per la quale vicenda questo Ministero, pur non avendone una competenza diretta, segue con la massima attenzione le conseguenze occupazionali e le possibili ricadute socio-economiche sul territorio.

Ritengo opportuno segnalare in premessa le peculiarità del sistema aeroportuale italiano caratterizzate, in prevalenza, dal controllo pubblico delle Società di gestione, nonché l'obbligo imposto alle stesse Società di gestione *ex* articolo 705, lettera *d*) del Codice della Navigazione di «assicurare agli utenti la presenza in aeroporto dei necessari servizi di assistenza a terra, fornendoli direttamente o coordinando l'attività dei soggetti idonei che forniscono i suddetti servizi a favore di terzi o in autoproduzione».

In merito, informo che è in corso di trasmissione ai Presidenti dei rami del Parlamento l'ultima relazione semestrale – secondo semestre 2012 – sull'andamento del processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti civili; da questa si evince che il monitoraggio effettuato dall'ENAC sul settore evidenzia una flessione in termini di giro d'affari a causa della riduzione dei movimenti di aeromobili dovuti alla recessione economica mondiale e all'intensa competizione basata sul prezzo delle tariffe offerte. Tale competitività e la frammentazione del mercato

determinano un veloce spostamento della clientela da una società all'altra e le società non riescono ad intervenire altrettanto rapidamente sulle strutture dei costi.

In tale contesto economico, il settore dell'Handling si caratterizza oggi per i bassi margini di redditività.

Per gli scali milanesi l'obbligo dei citato articolo 705 è stato reso operativo:

dalla Convenzione stipulata con l'Enac in data 4 settembre 2001 che all'articolo 3 comma 4) pone in capo alla SEA S.p.A. l'obbligo di «assicurare la disponibilità e l'efficienza dei mezzi, attrezzature ed impianti e di quanto altro occorre per il continuo, regolare ed efficace svolgimento dei servizi di assistenza a terra...»;

dall'articolo 7 del decreto legislativo n. 18 del 1999, il quale prevede: «L'Ente di gestione, il vettore e il prestatore, che forniscono servizi di assistenza a terra, operano la separazione contabile fra le attività legate alla fornitura di tali servizi e le altre attività da loro esercitate».

In ossequio a tale principio, alcune Società di gestione hanno ritenuto di costituire Società *ad hoc* per l'espletamento dei servizi di assistenza a terra, tra cui ricordo, oltre alla SEA per gli scali milanesi, anche Sagat Handling S.p.A. per l'aeroporto di Torino.

Il rispetto di tali obblighi è stato oggetto di costante verifica da parte di Enac, che cura, tra le proprie finalità di istituto, anche il monitoraggio del grado di libera-

lizzazione del mercato e la corretta apertura alla concorrenza, svolgendo, nel contempo, una precisa funzione di garante di un'equa competitività.

ENAC verifica, inoltre, l'attenta valutazione dei requisiti economico-finanziari e tecnico-operativi degli *handlers* sul territorio nazionale, nonché la qualità dei servizi che gli stessi offrono, nell'ottica primaria della soddisfazione degli interessi dei vettori e della garanzia del mantenimento di elevati standard di sicurezza nei confronti dei passeggero.

Sotto il profilo della regolazione economica, sono, inoltre, oggetto di analisi di ENAC le contabilità analitiche certificate, presentate annualmente dai gestori aeroportuali, l'applicazione e la standardizzazione dei processi relativi alla certificazione degli *handlers*.

Su questi temi l'Ente ha assicurato ed assicura un monitoraggio e controllo della sussistenza delle condizioni di equilibrio strutturale generale tra gli operatori di servizi di assistenza a terra nello specifico mercato di riferimento, attraverso il rilascio delle relative certificazioni e lo svolgimento di *audit* effettuati presso le Società di Handling volti a verificare il permanere dei requisiti richiesti.

Gli interventi di ripianamento del capitale sociale effettuati da SEA S.p.A., le cui conseguenze sono state ripercorse dall'onorevole interrogante, rientrano nel delicato contesto del mercato di riferimento che, ad oggi, permane caratterizzato da una generalizzata sofferenza.

Ciò anche in considerazione del fatto che, a parte il periodo di *start up* della Società SEA Handling (con inevitabili perdite di esercizio), si sono prodotte ulteriori cause negative sugli scali milanesi e sulle società ivi operanti, quali la revisione del contratto con Alitalia, il *de-hubbing* di Alitalia a Malpensa (a favore dello scalo di Fiumicino), nonché eventi di portata più ampia e inseriti nel contesto internazionale oltre alla già citata crisi economica congiunturale dell'intero settore del trasporto aereo.

In tale prospettiva deve essere anche inquadrata la questione specifica sulla ve-

rifica di presunti « aiuti di Stato » così dichiarati dalla Commissione europea con Decisione del 19 dicembre 2012.

Più in particolare, al fine di evitare che l'esecuzione della suddetta Decisione potesse avere ricadute difficilmente gestibili sul piano economico e addirittura drammatiche sul piano occupazionale, sono stati, presentati tre distinti ricorsi al Tribunale dell'Unione europea, rispettivamente da parte del Governo, attraverso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, della SEA Handling e del Comune di Milano.

Parallelamente, le amministrazioni interessate, coordinate dal Dipartimento per le politiche europee, hanno avviato un'interlocuzione con i servizi della Commissione, volta essenzialmente a individuare modalità di esecuzione della Decisione alternative al pagamento in denaro e alla messa in liquidazione concorsuale della società, ma ritenute altrettanto idonee a garantire il ripristino delle normali condizioni di concorrenza nel mercato di riferimento.

In tale quadro e nelle more della definizione del contenzioso comunitario, il Comune di Milano ha, inoltre, proposto ricorso dinanzi al TAR della Lombardia per l'annullamento, previa sospensione, delle note della Presidenza del Consiglio – Dipartimento per le politiche europee – concernenti l'avvio del procedimento di recupero e la quantificazione delle somme da recuperare. Nel giudizio sono intervenute, a sostegno dell'istanza del Comune, tutte le organizzazioni sindacali più rappresentative. SEA Handling e SEA Spa hanno a loro volta aderito alla richiesta del Comune. Con ordinanza n. 553/2013 del 22 maggio scorso, il TAR adito ha accolto l'istanza di sospensiva « fino alla decisione del merito della causa al riguardo pendente davanti al Tribunale dell'Unione europea ».

La Decisione di recupero avrebbe dovuto essere eseguita entro il 20 aprile 2013 (quattro mesi dopo la data di notifica della Decisione medesima).

Per non vanificare l'effettività della tutela giurisdizionale in corso e per garantire la continuità dell'operatività degli ae-

roporti milanesi è stata richiesta una proroga del termine di esecuzione alla Decisione.

La Commissione, nel prendere atto di tale richiesta ha nondimeno chiesto, con la comunicazione pervenuta il 6 maggio scorso per il tramite della Rappresentanza d'Italia a Bruxelles, di dar conto delle misure intraprese per il recupero entro il 5 giugno 2013.

Con riferimento a tale ultimo adempimento, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, su richiesta delle Strutture di collaborazione del Ministro per gli affari europei, ha inviato alla Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione europea, per l'inoltro alla Commissione, apposita comunicazione nella quale si fa riserva di far conoscere gli esiti delle valutazioni in corso da parte delle competenti amministrazioni circa gli atti conseguenziali alla predetta ordinanza del TAR per la Lombardia che, come detto, ha accolto l'istanza di sospensione cautelare relativa al procedimento nazionale di recupero delle somme in questione, fino alla decisione del merito della causa pendente davanti al Tribunale dell'Unione europea. In tale comunicazione è stato evidenziato,

altresì, che ulteriori informazioni potranno essere fornite in occasione di specifici incontri con la Commissione che le Autorità italiane auspicano si verifichino a breve.

Infine, preme ricordare, che nonostante lo scenario appena delineato, ENAC ha riferito come SEA Handling abbia evidenziato una tendenziale razionalizzazione dei costi tanto da conseguire, nel 2010, una riduzione delle perdite di esercizio di circa il 55 per cento rispetto all'anno 2009 e nel 2011 un sostanziale pareggio a livello di margine operativo lordo.

Contestualmente, tale sforzo organizzativo ha comportato negli scali milanesi, anche attraverso la vigilanza dell'ENAC, un miglioramento nella qualità dei servizi che vengono offerti oggi ai passeggeri, sia in termini di puntualità dei voli di linea che di rapidità dei percorsi dei bagagli dall'aeromobile ai punti di riconsegna.

Ad ogni modo assicuro, nel concludere, che il Governo continuerà a seguire con la massima attenzione il prosieguo della vicenda che ha coinvolto Sea Handling consapevole delle possibili ripercussioni sui profili occupazionali e di operatività dei servizi degli aeroporti milanesi.

ALLEGATO 2

5-00306 Tullo, Terrosi e Dallai: Ridimensionamento dei collegamenti ferroviari al servizio della città di Orvieto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il progressivo ridimensionamento del servizio ferroviario interregionale e nazionale non rientrando nell'AV preoccupa anche il Ministero. Sono molte le sollecitazioni pervenute da vari territori in ordine a disservizi e soppressioni. In un momento in cui, anche per la crisi, tanti italiani lasciano l'auto e salgono sul treno, bisogna garantire servizi efficienti e continuativi. Per questo, il Ministero intende verificare con Ferrovie dello Stato soluzioni e riduzione di criticità e problematiche.

In merito all'interpellanza, occorre preliminarmente considerare che la mobilità dei viaggiatori pendolari, relativamente ai collegamenti ferroviari della città di Orvieto, è assicurata principalmente dai servizi regionali, programmati e gestiti dalle singole regioni.

Come è noto, infatti, ai sensi del decreto legislativo n. 422 del 1997 la programmazione dei servizi ferroviari regionali e locale è di competenza regionale, e i rapporti con le Società ferroviarie sono disciplinati da specifici contratti di servizio con i quali vengono definiti il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili.

Al riguardo, faccio presente che con l'articolo 16-*bis* del decreto-legge n. 95 del 2012, così come modificato ed integrato dall'articolo 1, comma 301, della legge n. 228 del 2012, è stato istituito il Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico locale nel quale confluisce uno stanziamento annuale pari a 4.929 milioni di

euro corrispondente a circa il 75 per cento delle risorse pubbliche di parte corrente destinate al settore.

La costituzione del Fondo presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha lo scopo di incentivare le regioni a riprogrammare i servizi secondo criteri uniformi di efficientamento e razionalizzazione.

Il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, di cui al comma 3 del citato articolo 16-*bis*, con il quale vengono definiti i criteri e le modalità con cui ripartire e trasferire alle regioni a statuto ordinario le risorse stanziare sul suddetto Fondo, è stato sottoscritto dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 11 marzo 2013 ed è in corso di pubblicazione.

È stato tra l'altro già emanato, in data 25 febbraio 2013, il decreto interministeriale (MEF – MIT) di cui al successivo comma 6 del medesimo articolo, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 1° marzo 2013, con il quale si è provveduto alla ripartizione, a titolo di anticipazione, alle regioni a statuto ordinario, del 60 per cento dello stanziamento del Fondo medesimo.

L'acconto sopracitato viene trasferito alle regioni nelle more della verifica degli effetti prodotti dall'efficientamento e razionalizzazione di cui trattasi.

Comunico, inoltre, che a seguito dell'attivazione dell'Osservatorio nazionale sulle politiche del trasporto pubblico locale, istituito ai sensi dell'articolo 1 comma 300 della legge n. 244 del 2007, si sta approntando una banca dati informatica che consentirà di monitorare con

continuità situazioni quali quella rappresentata, verificando le iniziative regionali intraprese per ovviarle.

Ciò premesso, in merito alle specifiche richieste degli Interroganti sul servizio ferroviario relativo alla città di Orvieto, è stata interessata la società Ferrovie dello Stato che ha riferito quanto segue.

Nella fascia oraria mattutina (6,00/9,00), tra Orvieto e Roma sono programmati 5 collegamenti (3 Regionali Veloci, 1 *Intercity* e 1 *Euronight*), con tempi di percorrenza variabili a seconda della categoria del treno.

Nella medesima fascia oraria, tra Orvieto e Firenze sono programmati 2 collegamenti Regionali Veloci (con il primo dei due, cambiando a Chiusi, è anche possibile anticipare l'arrivo a Firenze di 16 minuti rispetto al treno diretto).

Per il ritorno da Roma a Orvieto nella fascia oraria pomeridiana di prima serata (16,30/19,30) sono programmati 5 collegamenti: 2 Regionali Veloci, 2 *Intercity* e 1 *Euronight*, con tempi di percorrenza variabili a seconda della categoria del treno.

Tutti i suddetti collegamenti sono stati confermati con il nuovo orario in vigore dal 9 giugno 2013, compreso il treno in partenza da Roma alle ore 18,15 (*Intercity* 596), per il quale gli Interroganti temevano invece una soppressione.

Evidenzio, poi, che gli *Euronight* 234/235 che servono la stazione di Orvieto, rientrano nei servizi cosiddetti « a mercato »; al riguardo, la medesima società Ferrovie dello Stato, nel confermare che detti treni dispongono di 2 carrozze con posti a sedere, ha precisato che il livello medio di occupazione, nel periodo gennaio-maggio 2013, sulla tratta Roma-Orvieto e viceversa, è stato del 67 per cento sull'EN 234 e del 73 per cento sull'EN 235.

Le uniche variazioni introdotte dal 9 giugno per i treni in questione riguardano la coppia di IC 581/596 (assegnazione della fermata di Orte) e l'IC 594 del pomeriggio.

In particolare, per quanto riguarda l'IC 581 da Firenze S.M.N. per Roma Termini, prima del nuovo orario del 9 giugno, la

partenza da Firenze era prevista alle 5,50, mentre con il nuovo orario è programmata per le 5,45. L'arrivo e la partenza ad Orvieto, prevista alle ore 7,29/7,31 prima del nuovo orario, dal 9 giugno è fissata per le ore 7,22/7,24, con una variazione di 5 minuti rispetto al precedente orario, dovuta all'introduzione della nuova fermata di Orte. Pertanto, anche l'arrivo a Roma Termini è previsto alle 8,26, con una variazione di 3 minuti rispetto al precedente orario.

Per quanto riguarda, poi, l'IC 596 da Roma Termini alle 18,15 per Firenze S.M.N., prima del nuovo orario, l'arrivo a Firenze era previsto alle 21,02, mentre dal 9 giugno tale servizio arriva a Firenze alle 21,12. Fermava e ripartiva ad Orvieto alle ore 19,15/19,17, mentre con il nuovo orario arriva e riparte da Orvieto alle ore 19,22/19,24, con una variazione di 7 minuti rispetto al precedente orario, dovuta all'introduzione della nuova fermata di Orte.

Detta coppia (IC 581/596) rientra nel cosiddetto servizio « universale »; tale servizio comprende quei treni di media e lunga percorrenza che per poter essere effettuati necessitano di una contribuzione pubblica, definita nell'ambito di un Contratto di Servizio pubblico – stipulato tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'economia e delle finanze e Trenitalia S.p.A. – in quanto presentano un conto economico negativo.

In merito, occorre precisare che sebbene tali treni possono essere utilizzati in funzione del pendolarismo, quando gli orari di transito lo consentono, essi rispondono prioritariamente all'obiettivo di tutelare la mobilità ferroviaria passeggeri sulle medie e lunghe distanze.

Infatti, il principio che sottende all'offerta contribuita con il Contratto di Servizio nazionale rimane quello di sostenere la mobilità sulla media e lunga percorrenza a livello nazionale, mentre il trasporto pendolare, anche quando si avvantaggia di questi collegamenti, rimanda alle competenze delle regioni.

Infine, in merito alla variazione relativa all'IC 594 del pomeriggio, peraltro non compreso nel Contratto di Servizio nazionale, che parte da Roma Tiburtina (anziché Roma Termini) con un posticipo di soli 5 minuti (16,40 anziché 16,35), devo eviden-

ziare che tale modifica è stata richiesta dal Gestore dell'infrastruttura in conseguenza della riduzione di capacità dell'impianto di Termini, per effetto dei lavori di realizzazione della piastra parcheggi e della piastra servizi attualmente in corso.

ALLEGATO 3

5-00307 Bruno: Comportamenti aziendali del vettore Ryanair e conseguente rischio per la sicurezza del volo.**TESTO DELLA RISPOSTA**

In relazione all'interrogazione in esame e con particolare riferimento alle condizioni di lavoro dei piloti della compagnia irlandese, devo evidenziare che la responsabilità sull'idoneità tecnica ed operativa dei vettori aerei, nonché la sorveglianza sul rispetto degli standard di sicurezza, in base alla vigente normativa comunitaria, sono interamente in capo allo Stato di appartenenza dell'operatore attraverso la propria Autorità nazionale.

Nel caso specifico, con riferimento al vettore Ryanair, l'Autorità preposta ad effettuare le richiamate verifiche è quella irlandese in quanto, come riferisce ENAC, il vettore medesimo è certificato in Irlanda.

L'ENAC, pertanto, non compie attività diretta di controllo, né con riferimento al certificato di operatore aereo, né sulla Licenza di Operatore Aereo.

La normativa Comunitaria prevede che l'ENAC effettui ispezioni di rampa nell'ambito del programma SAFA – *Safety Assessment of Foreign Aircraft*.

La citata normativa prevede, altresì, la possibilità per l'autorità che compie tali controlli (nella cabina piloti, nella cabina passeggeri e all'esterno dell'aeromobile), di richiedere, qualora fossero riscontrati difetti che hanno un elevato impatto sulla sicurezza del volo, l'immediato rientro delle anomalie riscontrate durante l'ispezione, nonché la possibilità di non autorizzare il decollo dell'aeromobile, nel caso in cui il vettore si rifiuti di porre in essere le dovute azioni correttive.

Ciò premesso, l'ENAC ha fatto presente di aver compiuto, nel corso degli ultimi

dodici mesi, 36 ispezioni SAFA (attestandosi al secondo posto in Europa come numero di ispezioni realizzate nei riguardi del vettore irlandese).

Tali controlli hanno evidenziato anomalie di scarso rilievo e comunque rientrate a seguito di segnalazione e richiesta da parte dell'ENAC.

Più in generale, per quanto noto allo stesso Ente, evidenzio che Ryanair ha subito negli ultimi dodici mesi 221 ispezioni SAFA da parte di tutte le Autorità europee competenti ad applicare il citato protocollo e che le anomalie riscontrate durante tali ispezioni sono mediamente inferiori a quelle degli altri operatori dell'Unione europea.

Con riferimento, poi, alle iniziative volte alla tutela di passeggeri, faccio presente che, come è noto, il diritto all'assistenza nei confronti di passeggeri aerei coinvolti in casi di disservizio (mi riferisco in particolare agli eventi di cancellazione e ritardo prolungato dei voli) deriva dalle previsioni introdotte dal Regolamento dell'UE n. 261/2004.

Il decreto legislativo n. 69 del 2006, che contiene disposizioni sanzionatorie per la violazione del predetto Regolamento UE, prevede all'articolo 2, che l'ENAC è l'organismo responsabile dell'applicazione del citato Regolamento ed irroga le sanzioni amministrative individuate dal medesimo decreto legislativo.

In tale quadro l'ENAC ha assicurato di avere esercitato costantemente tale potere nei confronti del vettore Ryanair.

Allo stato, risulta che siano stati conseguiti miglioramenti sotto il profilo del-

l'assistenza ai passeggeri, come la procedura per la distribuzione di buoni per snack e bevande in caso di attesa che si preveda superiore alle due ore, procedura questa divenuta ormai prassi consolidata anche per il vettore Ryanair.

ENAC ha altresì riferito che in alcuni degli scali dove è più importante la presenza operativa del vettore irlandese sono stati conclusi accordi commerciali di cooperazione con strutture alberghiere e con locali società di trasporto su gomma per poter provvedere ai trasferimenti aeroporto-albergo-aeroporto.

Inoltre, nelle informazioni fornite da Ryanair in fase di acquisto del biglietto aereo, sono comunque indicate le modalità per richiedere l'eventuale rimborso delle spese affrontate direttamente dal passeggero in assenza di assistenza diretta.

Con riferimento, poi, agli episodi di mancata comunicazione delle procedure di emergenza in lingua italiana (solo in lingua inglese) richiamata dall'Interrogante, informo che la materia è disciplinata da apposito regolamento ENAC in vigore dal 12 settembre 2006. In particolare, l'articolo 2 di tale Regolamento prevede che la presenza a bordo di aerei comunitari e non comunitari di personale navigante in grado di parlare la lingua italiana debba essere garantita per i seguenti voli:

voli in cabotaggio effettuati da vettori comunitari con aeromobili propri o in *wet lease*, noleggiati da compagnie comunitarie o extracomunitarie;

voli effettuati da vettori titolari di licenza di esercizio rilasciata dall'ENAC verso qualunque destinazione con aeromobili propri o con aeromobili noleggiati (*wet lease*) da compagnie comunitarie e/o extracomunitarie;

voli originanti o per l'Italia effettuati in *code-sharing* in cui il vettore operativo è comunitario o extra comunitario e il vettore commerciale (*marketing carrier*) è italiano;

voli *charter* originanti dall'Italia operati da vettori comunitari o extra comunitari;

voli di linea operati da/per l'Italia qualora l'uso della lingua italiana è previsto dalle normative di settore (accordi di traffico).

Il citato Regolamento prevede che in caso di inosservanza delle relative prescrizioni, rilevata a seguito dell'attività ispettiva aeroportuale SAFA dell'ENAC, l'Ente possa applicare, nel caso in cui il Vettore non rientri dell'anomalia segnalata, il divieto di partenza dell'aeromobile ai sensi dell'articolo 802 del Codice della Navigazione.

Devo, tuttavia, far presente che tali funzioni ispettive sono basate su programmi di attività stabilite a priori, che utilizzano il metodo della campionatura. Non tutti i voli, quindi, sono sottoposti ad attività di controllo secondo il protocollo SAFA.

ALLEGATO 4

5-00308 Biasotti e Cicu: Potenziamento delle infrastrutture sarde, con particolare riguardo alle « autostrade del mare », e l'inserimento della regione Sardegna all'interno delle reti transeuropee di trasporto.**TESTO DELLA RISPOSTA**

Il processo di revisione delle reti di trasporto transeuropee (TEN-T) è ormai prossimo alla conclusione con l'approvazione del regolamento C(650) da parte del Consiglio europeo e del Parlamento. Nel corso dei due ultimi anni, il negoziato con la Commissione europea sui criteri sottesi all'individuazione della rete europea di trasporto di rango europeo e alla estensione che detta rete debba assumere nell'ambito dei territori dei singoli Stati membri si è fatto particolarmente intenso.

Nell'elaborazione della proposta nazionale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti si è fatto portatore di una visione d'insieme, nella quale le esigenze di infrastrutture di trasporto delle diverse realtà regionali sono state tenute in conto nel massimo grado possibile, con riferimento agli *standard* tecnici che il regolamento in via di approvazione impone alle infrastrutture che appartengono, rispettivamente, alla Rete centrale (*Core Network*) e alla Rete globale (*Comprehensive network*).

Il perseguimento degli obiettivi di coesione territoriale ed economica, nell'azione posta in essere da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è stato posto al centro di una strategia più ampia, volta a migliorare l'efficienza complessiva del sistema di trasporto e logistico dell'intero Paese, attraverso una serie di azioni specifiche, quali, ad esempio, una maggiore integrazione tra la rete ferroviaria e quella portuale.

Le iniziative assunte dinanzi alla Commissione, al Consiglio e al Parlamento europeo documentano ampiamente lo

sforzio dell'Italia di far rientrare in una prospettiva di pianificazione europea, oltre che di dare possibilità di accesso ai fondi comunitari, tutte le regioni meridionali e insulari, originariamente escluse dalla proposta della Commissione europea dell'ottobre 2011.

Anche per la Regione Sardegna sono state, quindi, avanzate proposte per inserire parti della rete autostradale, portuale e aeroportuale all'interno della rete TEN-T prioritaria.

La richiesta di inserimento dell'aeroporto e del porto di Cagliari, nonché di parte della rete stradale sarda all'interno della rete TEN-T *Core* è stata avanzata durante tutto l'arco del negoziato svolto nel 2012 e, grazie al parere favorevole espresso dal Consiglio UE dei trasporti il 22 marzo 2012, il Ministero ha potuto affermare il principio di dare rilevanza europea al tema dell'accessibilità delle regioni insulari.

A fronte di ciò, il Parlamento europeo ha votato a favore della revisione dei criteri metodologici per la formazione della rete TEN-T, adottando una posizione più matura che tiene conto, non soltanto in termini quantitativi, dei fabbisogni di trasporto e dell'esigenza di collegamento e accessibilità delle regioni più periferiche.

Per l'Italia questo si è tradotto nell'inserimento del nodo urbano di Cagliari nella rete prioritaria (*Core*) insieme al relativo porto e aeroporto, in virtù del riconoscimento, da parte dell'Europa, che la Sardegna svolge un ruolo come piattaforma per le connessioni all'interno del

Mediterraneo soprattutto in vista della crescita degli scambi che coinvolgono l'intera area del Mediterraneo, i Paesi dell'est Europa e del nord Africa.

In coerenza con quanto ho appena riferito, l'Italia ha insistito sull'importanza di promuovere le « Autostrade del Mare » come meccanismo per collegare l'Europa, riuscendo ad ottenere che il sostegno finanziario della UE passasse dal 20 per cento al 30 per cento, a partire dal prossimo quadro di programmazione 2014-2020.

Le « Autostrade del Mare » si confermano, pertanto, come una dimensione rilevante delle reti trans europee e i progetti di interesse comune, ad esse relativi, potranno prevedere collegamenti tra due porti della rete centrale o tra un porto della rete centrale ed uno della rete globale, purché rappresentino soluzioni infrastrutturali potenzialmente produttive ed efficaci, di comprovata qualità e maturità, a elevato valore aggiunto per l'Europa.

Per quanto attiene, infine, alla proposta di bilancio europeo, si rileva che lo strumento europeo per finanziare le infrastrutture TEN-T, denominato « Meccanismo per collegare l'Europa » (CEF), ha una dimensione finanziaria di 29,299 miliardi

di euro di cui 23,174 miliardi di euro destinati ai trasporti (tra cui 10 miliardi a valere sui Fondi Coesione), 1 miliardo di euro alle telecomunicazioni e 5,126 miliardi all'energia.

Devo precisare, al riguardo, che detto bilancio non prevede assegnazioni su base nazionale, né tanto meno territoriale e pertanto non è possibile al momento fornire indicazioni circa eventuali contributi assegnabili alla Sardegna.

Com'è noto, infatti, i finanziamenti TEN-T sono assegnati previa pubblicazione di bandi pubblici cui partecipano tutti gli Stati europei e i contributi sono assegnati in base alla qualità specifica dei singoli progetti e della loro rilevanza europea.

Quanto sopra vale, ovviamente, anche in relazione ai potenziali progetti in materia di « Autostrade del Mare » che potranno vedere impegnati i porti della Sardegna.

In tale quadro, assicuro che questo Governo continuerà a seguire con rinnovato impegno il tema evidenziato dagli Interroganti e porrà in essere ogni ulteriore iniziativa utile, nell'ambito dei programmi TEN-T, per lo sviluppo del sistema infrastrutturale e trasportistico sardo.

ALLEGATO 5

5-00309 Oliaro: Necessità di introdurre un meccanismo stabile di flessibilità impositiva a favore delle Autorità portuali.**TESTO DELLA RISPOSTA**

L'Interrogante pone all'attenzione del Governo la necessità di prorogare ulteriormente o, meglio ancora, prevedere una definitiva «strutturalizzazione» del meccanismo di flessibilità che ha permesso ai porti nazionali, operanti sulle linee di *transshipment* di recuperare competitività rispetto agli scali europei e nord africani concorrenti.

Come è noto, l'articolo 5, comma 7-*duodecies*, del decreto-legge, 30 dicembre 2009, n. 194, convertito con modificazioni dalla legge 26 febbraio 2010, n. 25, ha previsto una fase sperimentale per gli anni 2010 e 2011 (successivamente prorogata fino al 2012) nella quale, le Autorità portuali, nelle more del completamento dell'autonomia finanziaria, possono stabilire l'importo delle tasse da applicare operando anche in caso di riduzione della tassazione – che può arrivare sino all'azzeramento – una corrispondente riduzione delle spese correnti ovvero un corrispondente aumento delle altre entrate, conseguito attraverso la propria autonomia impositiva e tariffaria.

La previsione della possibilità di riduzione delle tasse portuali, per effetto del decreto-legge 29 dicembre 2011 n. 216, convertito con legge 24 febbraio 2012, n. 14, concernente la proroga di termini legislativi in scadenza, è stata poi prorogata all'intero anno 2012 e, successivamente, al 30 giugno 2013 dall'articolo 1, comma 388 della legge n. 228 del 2012.

Considerato che, anche in presenza del perdurare del periodo di crisi e delle difficoltà rappresentate dalle associazioni di categoria, l'andamento dei traffici ha

registrato un moderato aumento, anche in conseguenza del fatto che le Autorità Portuali dei porti di *transshipment* hanno goduto della facoltà di applicare, in detto periodo, il meccanismo sperimentale di flessibilità impositiva di cui al citato articolo 5, comma 7-*duodecies*, questa Amministrazione sta provvedendo a richiedere un'ulteriore proroga per tutto il 2013 attraverso l'inserimento di apposita proposta nello Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante appunto «Ulteriore proroga di termini relativa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, a norma dell'articolo 1, commi 388 e 394, della legge 24 dicembre 2012, n. 228».

Inoltre, anche alla luce della recente proposta di regolamento avanzata dalla Commissione europea in materia di accesso al mercato dei servizi portuali e trasparenza finanziaria dei porti, sembra ormai necessario rendere strutturale la facoltà sinora adottata in via sperimentale e congiunturale e procedere, dunque alla definitiva stabilizzazione di tale meccanismo.

Al riguardo mi preme evidenziare che è stata predisposta a cura del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nel quadro delle iniziative per il rilancio del settore, un'apposita disposizione da veicolare nel primo strumento normativo urgente utile.

Assicuro che il Governo, nel condividere quanto rappresentato dall'Interrogante, continuerà a seguire con la massima attenzione la questione esaminata.