

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

INTERROGAZIONI:

5-01314 Brandolin: Riduzione dei voli operati dalla compagnia aerea Alitalia sulla tratta Trieste-Roma	
5-03609 Burtone: Ipotesi di riduzione dei collegamenti aerei da e per la Sicilia, in seguito all'accordo tra Alitalia ed Etihad.	
5-04571 Covello: Riduzione di voli operati dalla compagnia aerea Alitalia tra Lamezia Terme e Milano Linate	52
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i>	56
5-04513 Catalano: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa.	
5-04517 Senaldi: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa	53
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i>	57
5-04655 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina ...	54
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i>	58
5-04707 Bianchi: Iniziative volte alla tutela della continuità territoriale con la Sardegna, con particolare riguardo alle agevolazioni tariffarie praticate ai cittadini	54
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i>	59
AVVERTENZA	55

INTERROGAZIONI

Martedì 31 marzo 2015. — Presidenza del vicepresidente Ivan CATALANO. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Umberto Del Basso De Caro.

La seduta comincia alle 13.40.

Ivan CATALANO, *presidente*, propone, se non vi sono obiezioni, che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante impianti audiovisivi a circuito chiuso.

Così rimane stabilito.

5-01314 Brandolin: Riduzione dei voli operati dalla compagnia aerea Alitalia sulla tratta Trieste-Roma.

5-03609 Burtone: Ipotesi di riduzione dei collegamenti aerei da e per la Sicilia, in seguito all'accordo tra Alitalia ed Etihad.

5-04571 Covello: Riduzione di voli operati dalla compagnia aerea Alitalia tra Lamezia Terme e Milano Linate.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

Romina MURA (PD) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione Covello 5-04571.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde alle interrogazioni in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 1*).

Giorgio BRANDOLIN (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta, di cui tuttavia sottolinea il ritardo. Osserva infatti che la propria interrogazione era stata presentata diverso tempo addietro e faceva riferimento ad una riduzione di voli al servizio della regione Friuli-Venezia Giulia che sono stati di recente confermati, superando le problematiche che si erano poste sia per i cittadini della regione che per i cittadini delle vicine Slovenia e Croazia, che in gran numero si servono dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari per recarsi nella capitale. In ogni caso rileva che l'interrogazione aveva la finalità di evidenziare come alcune scelte aziendali, come quelle operate in passato dalla compagnia aerea Alitalia, rischiano di marginalizzare territori che, come il Friuli Venezia Giulia, la Calabria o le isole maggiori, sono privi di collegamenti terrestri efficaci. Esprime pertanto apprezzamento per il richiamo, riportato nella risposta del rappresentante del Governo, alla possibilità di prevedere oneri di servizio pubblico per le zone non adeguatamente collegate al resto del territorio.

Giovanni Mario Salvino BURTONE (PD), replicando, nel ribadire la stima più volte rappresentata al sottosegretario, si dichiara tuttavia insoddisfatto della risposta da questi resa, che conferma l'assenza di un'azione di Governo su un tema di prioritaria importanza come il collegamento di territori marginalizzati e tra questi massimamente delle isole maggiori. Ritiene opportuno che il Governo rimetta questo fondamentale tema nella propria agenda politica, anche in forza dell'attenzione che l'Europa riserva ai territori insulari, sia per la tutela dei diritti fondamentali dei cittadini siciliani sia anche

per lo sviluppo delle attività imprenditoriali dell'isola.

Romina MURA (PD), replicando a titolo di cofirmatario, fa proprie le considerazioni svolte dai colleghi che l'hanno preceduta e ritiene che rispetto al tema affrontato dalle tre interrogazioni, che è quello del collegamento di territori svantaggiati, non sia accettabile una risposta burocratica, ma il Governo debba rendere una risposta politica. Consapevole dei limiti posti dall'Europa rispetto a finanziamenti di attività imprenditoriali che potrebbero configurarsi come aiuti di Stato, ma anche delle sollecitazioni provenienti dalla stessa Unione europea per superare la marginalità dei territori, ritiene che la riduzione da tre ad uno dei voli da Lamezia Terme a Milano, soprattutto in vista dell'Expo, possa costituire una fortissima limitazione per i cittadini e per le imprese calabresi, riducendo le opportunità di sviluppo di una delle zone più arretrate del Paese. Auspica quindi una maggiore attenzione del Governo al riguardo, affinché possa essere messa in atto una politica di coesione che superi le distanze che alcuni territori registrano nel collegamento con il resto del Paese.

5-04513 Catalano: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa.

5-04517 Senaldi: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa.

Ivan CATALANO, *presidente*, avverte che le interrogazioni in titolo, vertendo sul medesimo argomento, saranno svolte congiuntamente.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 2*).

Angelo SENALDI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario per la risposta puntuale e articolata. Fa presente che l'interrogazione faceva riferimento alla ipotesi di soppressione delle corse dirette a Milano Cadorna della tratta Malpensa-Busto Arsizio-Cadorna da parte della società Trenord nel collegamento tra Milano Malpensa e il centro della città, ipotesi che poi è stata superata. Osserva che in ogni caso sarebbe necessaria una riorganizzazione delle corse effettuate dalla società regionale Trenord su quella tratta, dal momento che l'alta frequentazione dei pendolari, che supera di gran lunga quella di coloro che si devono recare in aeroporto, suggerirebbe corse più frequenti al servizio di singole fermate e corse meno frequenti che rispettassero tutte le fermate della tratta, come avviene per il treno che effettua il servizio verso l'aeroporto di Fiumicino. Rileva, infine, che i sottoscrittori di un abbonamento annuale, di cui sottolinea il costo, trattandosi di un treno di prima classe, a partire dal prossimo aprile si troveranno con una programmazione diversa da quella del mese di gennaio, con potenziali disagi, che la società Trenord dovrebbe considerare ai fini della successiva programmazione.

Ivan CATALANO, *presidente*, replicando, nel concordare con le considerazioni svolte dal collega Senaldi, ribadisce che il treno Malpensa express è fortemente utilizzato massimamente dai pendolari, che costituiscono un'utenza più vasta di quella dei passeggeri che si devono recare all'aeroporto. Pur rilevando che non è stata fornita alcuna replica rispetto alla supposizione che l'ipotesi di spostare il capolinea del treno da Milano Cadorna a Milano Garibaldi fosse motivata dall'intento di favorire l'interconnessione con i treni Italo, si dichiara soddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo.

5-04655 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.

Alessio Mattia VILLAROSA (M5S) dichiara di voler sottoscrivere l'interrogazione D'Uva 5-04655.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 3*).

Alessio Mattia VILLAROSA (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo, sottolineando la marginalizzazione dei cittadini siciliani che sono gli unici, al pari dei sardi, a dover pagare per recarsi in un'altra regione del continente, fatto ancor più gravoso in relazione al basso reddito che registra la regione in confronto ad altre regioni del Paese. Osserva che la questione oggetto dell'interrogazione è assai antica e che l'ex Ministro Lupi già nel mese di luglio del 2013 si era impegnato a stanziare adeguate risorse per far fronte ai collegamenti nello Stretto di Messina. Ricorda che in tal senso è stato approvato un ordine del giorno ad ottobre del 2014 e stigmatizza l'atteggiamento del Governo, che prende impegni volti ad assicurare la continuità territoriale senza tuttavia rispettarli in tempi adeguati. Invita quindi il Governo ad occuparsi della questione con celerità, anche al fine di dare ai cittadini siciliani la medesima dignità riconosciuta agli altri cittadini delle regioni continentali.

5-04707 Bianchi: Iniziative volte alla tutela della continuità territoriale con la Sardegna, con particolare riguardo alle agevolazioni tariffarie praticate ai cittadini.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 4*).

Nicola BIANCHI (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal sottosegretario, che, pur riportando le motivazioni per le quali i prezzi dei biglietti, pur se con tariffe agevolate, au-

mentano a causa delle tasse aeroportuali, non reca alcun impegno ad affrontare la questione. Rileva che scopo dell'atto ispettivo era quello di sensibilizzare il Governo su un problema assai oneroso per i cittadini sardi, che non hanno altra modalità di collegamento con il resto del Paese in tempi ridotti se non l'aereo. Auspica quindi che il Governo possa farsi carico di tale questione, anche a tutela delle continuità territoriale delle regioni insulari, che per la loro conformazione fisica sono marginalizzate rispetto ad altre regioni.

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

La seduta termina alle 14.15.

AVVERTENZA

I seguenti punti all'ordine del giorno non sono stati trattati:

INTERROGAZIONI

5-04506 Ottobre: Effetti negativi per l'economia nazionale derivanti dalla localizzazione all'estero delle imprese di trasporto merci su gomma.

SEDE REFERENTE

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Nuovo testo unificato C. 1512 Meta e abb.

ALLEGATO 1

5-01314 Brandolin: Riduzione dei voli operati dalla compagnia aerea Alitalia sulla tratta Trieste-Roma.

5-03609 Burtone: Ipotesi di riduzione dei collegamenti aerei da e per la Sicilia, in seguito all'accordo tra Alitalia ed Etihad.

5-04571 Covello: Riduzione di voli operati dalla compagnia aerea Alitalia tra Lamezia Terme e Milano Linate.

TESTO DELLA RISPOSTA

Rispondo congiuntamente agli atti n. 5-01314 presentato dal Deputato Brandolin e altri, n. 5-03609 del Deputato Burtone e altri, n. 5-04571 del Deputato Covello in quanto trattano di analoghe problematiche circa i collegamenti aerei.

Al riguardo, occorre premettere che il mercato del trasporto aereo trova a livello comunitario la propria disciplina nel Regolamento n. 1008/2008 del 24 settembre 2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, recante norme comuni per le prestazioni di servizi aerei nella Comunità.

In base a tale Regolamento, che si pone come finalità quella di governare in modo uniforme il graduale e progressivo processo di liberalizzazione del trasporto aereo attraverso la definizione di regole certe e comuni a tutti gli operatori del settore, i vettori titolari di licenza di trasporto aereo rilasciata da uno Stato membro dell'Unione europea hanno la possibilità di scegliere le rotte sulle quali operare e di fissare le tariffe aeree per il trasporto passeggeri e merci.

In altri termini, l'opportunità di istituire collegamenti aerei all'interno del territorio europeo è devoluta a logiche im-

prenditoriali e di mercato che si inquadrano in una dimensione concorrenziale e che, come tale, non consentono all'Amministrazione di intervenire sulle scelte operate dalle singole imprese.

In relazione a quanto specificato, si precisa che interventi diretti dello Stato rivolti a condizionare il mercato sono vietati dalla normativa europea e darebbero luogo a procedure sanzionatorie a carico dello Stato stesso.

Peraltro, a fronte di rotte su cui sussista un traffico consistente, anche nel caso in cui Alitalia proceda a scelte aziendali di riduzione dei servizi, altri operatori del trasporto aereo, con un piano industriale maggiormente dimensionato sul traffico a medio e corto raggio, potranno avere interesse all'espletamento del servizio.

Per quanto riguarda, poi, aree situate in zone remote e non adeguatamente collegate con altre modalità di trasporto, la normativa comunitaria consente di prevedere oneri di servizio pubblico al fine di garantire collegamenti adeguati per la mobilità del cittadino.

ALLEGATO 2

5-04513 Catalano: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa**5-04517 Senaldi: Grave pregiudizio ai pendolari derivante dall'ipotesi di riorganizzazione del collegamento ferroviario tra la città e l'aeroporto di Milano Malpensa.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Rispondo congiuntamente agli atti n. 5-04513 del Deputato Catalano e n. 504517 del Deputato Senaldi e altri in quanto vertono su medesimo argomento.

In premessa evidenzio che, in applicazione di quanto disposto dall'articolo 9 del decreto legislativo n. 422 del 1997, le funzioni e i compiti di amministrazione e programmazione dei servizi ferroviari regionali sono stati conferiti alle Regioni.

Per quanto riferisce la società Trenord, il servizio Malpensa Express su Busto Arsizio prevede attualmente un numero complessivo di 130 corse con 79 fermate a Busto Arsizio.

A partire dal cambio di orario del prossimo 26 aprile, le corse tra Milano e Malpensa verranno complessivamente incrementate, passando a 147 con un più che proporzionale aumento delle fermate complessive a Busto Arsizio, che saranno 83.

Si evidenzia che le corse con capolinea a Cadorna resteranno complessivamente invariate, prevedendosi un incremento delle corse con capolinea a Milano Centrale.

Circa i collegamenti tra Cadorna e Busto Arsizio, rispetto alla paventata soppressione, si prevede invece il mantenimento della fermata per il 20 per cento delle corse tra Cadorna e Aeroporto.

Nel dettaglio:

le corse da Cadorna verso l'aeroporto non varieranno nel numero, rimanendo complessivamente 39 (delle quali 7 per Busto Arsizio) mentre i collegamenti da Milano Centrale per l'aeroporto aumenteranno da 26 a 34 (tutti con fermata a Busto Arsizio);

i collegamenti da Aeroporto per Cadorna resteranno 40 (dei quali 8 per Busto Arsizio), mentre tutte le 34 corse previste da Aeroporto per Milano Centrale fermeranno a Busto Arsizio.

Si evidenzia, comunque, che nei collegamenti tra Busto Arsizio e Milano Cadorna vengono salvaguardati gli orari di punta del mattino (6.34, 7.34 e 8.34) e gli orari di rientro (17.56 e 19.56); inoltre, saranno reintrodotte numerose fermate la mattina presto e dopo le ore 21 per venire incontro alle esigenze dei turnisti di Malpensa.

Infine, per migliorare ulteriormente l'offerta ferroviaria nei confronti dei pendolari lavoratori e studenti è prevista la realizzazione di un tavolo di monitoraggio tra i tecnici dell'assessorato regionale e i tecnici di Trenord.

ALLEGATO 3

5-04655 D'Uva: Servizio di collegamento marittimo veloce nell'area dello Stretto di Messina.**TESTO DELLA RISPOSTA**

La legge 23 dicembre 2014, n. 190 (Legge di stabilità per il 2015) ha stanziato i fondi finalizzati a garantire il collegamento, tramite unità veloci per soli passeggeri, sulla tratta Messina-Reggio Calabria, per la durata di tre anni.

Quindi, i competenti uffici del MIT hanno indetto una gara europea, tramite pubblicazione del relativo bando sulla *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea del 31 gennaio 2015.

La gara prevede un importo di euro 7.000.000,00 annui per tre anni: 2015-2016- 2017; il termine per la presentazione delle offerte è stato fissato al 30 marzo e, al momento, non è ancora possibile fornire elementi di aggiornamento circa lo sviluppo e l'esito della procedura di gara stessa.

Quanto al collegamento marittimo veloce per soli passeggeri Messina-Villa San Giovanni, questo è espletato dalla Blufferies Srl, ai sensi dell'articolo 3 dell'Atto di Concessione in capo a Rete Ferroviaria Italiana del Gruppo delle Ferrovie dello Stato Italiane.

Ad oggi, i servizi veloci nello Stretto di Messina non sono oggetto del vigente Contratto di Programma – Parte Servizi tra RFI e MIT, mentre il nuovo Contratto di programma deve essere ancora oggetto di definizione tra le parti.

Sono in corso approfondimenti per valutare la possibilità di diverse modalità di resa dei servizi che garantiscano l'efficiente mobilità dei cittadini sullo Stretto.

ALLEGATO 4

5-04707 Bianchi: Iniziative volte alla tutela della continuità territoriale con la Sardegna, con particolare riguardo alle agevolazioni tariffarie praticate ai cittadini**TESTO DELLA RISPOSTA**

Premetto che in applicazione dell'articolo 1, commi 837 e 840 della legge n. 296 del 29 dicembre 2006, le funzioni relative alla continuità territoriale sono state trasferite alla Regione Autonoma della Sardegna e pertanto sia le tariffe agevolate uniche che quelle ad articolazione libera con tetto massimo sono state determinate nel corso della Conferenza dei servizi alla quale hanno partecipato la stessa Regione, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e l'ENAC.

In relazione all'incidenza delle tasse aeroportuali sul costo del biglietto aereo per i collegamenti onerati tra gli scali di Alghero, Olbia e Cagliari e quelli di Roma e Milano, gli Onorevoli lamentano una compromissione dei benefici tariffari derivanti dall'applicazione del regime di continuità territoriale di cui al decreto ministeriale n. 63/2013 d'imposizione di oneri di servizio pubblico sui predetti collegamenti.

Al riguardo, è opportuno far presente che sul prezzo finale del biglietto aereo incidono sostanzialmente due componenti:

la tariffa vera e propria, che corrisponde al costo della tratta applicato dalla compagnia aerea ed è strettamente connessa al complesso di costi direttamente

imputabili al vettore. Il relativo importo, nel caso di specie, è sottratto al libero mercato ed è predeterminato nel suo limite massimo con il citato provvedimento d'imposizione, che a sua volta recepisce le determinazioni della Conferenza di servizi di cui all'articolo 36, comma 2, della legge n. 144 del 1999; infatti, in tale sede, vengono effettuati, tra l'altro, anche i calcoli tariffari che tengono conto di molteplici fattori quali, ad esempio, il costo ora/volo degli aeromobili prescelti, i costi del personale e quelli del carburante;

le tasse e gli oneri aeroportuali, il cui ammontare è connesso ai costi che le società di gestione addebitano alle compagnie aeree come, ad esempio, l'uso del terminal, delle piste, dei servizi di emergenza, delle strutture di sicurezza; questi costi variano da aeroporto ad aeroporto. Le tasse connesse a tali costi sono sostenute indifferentemente dagli utenti del trasporto aereo, siano essi provenienti dalle isole o da territori particolarmente disagiati o da altre località.

Pertanto, differenziazioni a favore di residenti in territori insulari non sono praticabili alla luce della normativa vigente.