

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-04681 Mulè: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa .....	118
<i>ALLEGATO 1 (Testo integrale della risposta)</i> .....	121
5-04682 Morelli: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa .....	119
<i>ALLEGATO 2 (Testo integrale della risposta)</i> .....	122
5-04683 Rotelli: Sulla conversione delle patenti di guida dei cittadini extraeuropei .....	119
<i>ALLEGATO 3 (Testo integrale della risposta)</i> .....	123
5-04684 Gariglio: Sul progetto di collegamento ferroviario AV tra la linea Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo .....	119
<i>ALLEGATO 4 (Testo integrale della risposta)</i> .....	125
5-04685 Tasso: Sull'attivazione di voli per i passeggeri presso l'aeroporto di Taranto Grottaglie .....	120
<i>ALLEGATO 5 (Testo integrale della risposta)</i> .....	126

#### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Mercoledì 30 settembre 2020. — Presidenza della vicepresidente Deborah BERGAMINI. — Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti Salvatore Margiotta.*

#### La seduta comincia alle 13.30.

Deborah BERGAMINI, *presidente*, avverte che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la trasmissione in diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

#### 5-04681 Mulè: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa.

Federica ZANELLA (FI), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in

titolo. Tiene a sottolineare con disappunto che da diverse settimane è stata richiesta un'audizione del commissario di Alitalia di fronte alla Commissione, rispetto alla quale non si è ancora avuto un riscontro positivo.

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

Federica ZANELLA (FI), replicando, si dichiara basita della risposta resa dal rappresentante del Governo. Osserva che la decisione assunta dal commissario straordinario può incidere anche sulle prospettive future di Alitalia, per il cui salvataggio sono stati spesi dai cittadini italiani molti denari, prima un miliardo e 400 milioni di euro, mai restituiti, a favore della cosiddetta *bad company*, e adesso

altri 3 miliardi sulla newco, di cui è ancora incerta l'istituzione, non essendo ancora stato emanato il relativo decreto interministeriale. Rappresenta che *l'hub* di Malpensa costituisce un riferimento importantissimo non solo per Milano e per la regione Lombardia, ma per rimettere in moto il sistema Paese. Esprime preoccupazione per l'incertezza che da tale decisione conseguirà sulle prospettive occupazionali dei lavoratori dell'*hub* e dell'indotto e stigmatizza il comportamento del commissario straordinario di Alitalia – società che durante la sua gestione perde due milioni e mezzo di euro al giorno – che non viene in Parlamento quando convocato in audizione per riferire sulla gestione commissariale e per di più assume decisioni che possono avere conseguenze fatali per il Paese, come l'interruzione dei voli della compagnia dall'aeroporto di Malpensa.

**5-04682 Morelli: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa.**

Alessandro MORELLI (LEGA) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Alessandro MORELLI (LEGA), replicando, sottolinea come la risposta del rappresentante del Governo sia assolutamente generica, riferendo solo della grave riduzione dell'operatività degli aeroporti a causa dell'emergenza sanitaria, dato noto a tutti e ovviamente anche ai dipendenti dell'*handling*, gestito dalla società SEA. La risposta evidenzia come la compagnia Alitalia abbia un percorso tracciato, ovvero sia quello di diventare una compagnia di medio raggio, al servizio subalterno di altre grandi compagnie per il lungo raggio. Osserva che la particolare situazione generata a seguito dell'emergenza sanitaria, che ha parificato la compagnia di bandiera alle altre compagnie mondiali, avrebbe potuto costituire

una opportunità per il rilancio della società, cosa che non è invece avvenuta. Evidenzia inoltre l'incapacità del sindaco Sala, appartenente alla stessa parte politica del sottosegretario Margiotta, nonché della Ministra delle infrastrutture dei trasporti, di ottenere qualcosa di concreto dagli esponenti di Governo del suo partito. Constata, quindi, con dispiacere come Milano si collochi all'ultimo posto all'interno della scala di priorità delineata nell'agenda politica del Governo.

**5-04683 Rotelli: Sulla conversione delle patenti di guida dei cittadini extraeuropei.**

Mauro ROTELLI (FDI) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Mauro ROTELLI (FDI), replicando, esprime apprezzamento per il lavoro di approfondimento svolto dagli uffici, da cui è conseguita una risposta quantitativamente assai rilevante anche se qualitativamente sottolinea con favore solo l'ultima parte. Il quesito era volto a comprendere se il Governo fosse preoccupato, come lui, della dubbia condizione di sicurezza nella circolazione stradale dovuta alla disciplina attuale di conversione delle patenti straniere. Pur non disponendo di dati precisi relativi alla percentuale di incidenti causati da cittadini extra europei la cui patente sia stata conseguita negli stati di origine e che non abbiano svolto esami in Italia – dati in possesso certamente delle motorizzazioni civili – invita il Governo ad intervenire per risolvere prontamente tale questione e garantire la sicurezza della circolazione.

**5-04684 Gariglio: Sul progetto di collegamento ferroviario AV tra la linea Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo.**

Nicola PELLICANI (PD), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA, nel ringraziare preliminarmente il proponente per aver presentato un atto che consente di fare il punto su un'opera strategica sulla quale sono stati fatti numerosi passi avanti che auspica risolutivi, risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (vedi allegato 4).

Nicola PELLICANI (PD), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta che manifesta un'attenzione del Governo su un progetto strategico per la città di Venezia e per l'intero Paese. Ritiene utile che vengano fatti ulteriori approfondimenti in attesa della Conferenza dei servizi nei quali risolvere alcune specifiche questioni, quali ad esempio quella degli espropri e di alcune opere invasive. Un puntuale approfondimento va, a suo giudizio, svolto anche con riguardo all'impatto ambientale. Ritiene opportuno che venga acquisito agli atti della Commissione il protocollo sottoscritto tra RFI, ENAC e la società di gestione aeroportuale SAVE, citato nell'atto di sindacato ispettivo a propria firma, per avere elementi di chiarezza rispetto alla futura esecuzione dei lavori e alle aree che verranno utilizzate per il ricollocamento di 1,4 milioni di metri cubi di terreno.

**5-04685 Tasso: Sull'attivazione di voli per i passeggeri presso l'aeroporto di Taranto Grottaglie.**

Rosalba DE GIORGI (MISTO), in qualità di cofirmataria, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Salvatore MARGIOTTA risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (vedi allegato 5).

Rosalba DE GIORGI (MISTO), replicando, ringrazia il sottosegretario della risposta, della quale si dichiara però insoddisfatta. Infatti, il Governo afferma la strategicità di Taranto a livello industriale, ma questa sembra essere solo un'etichetta. Ricorda che è presente all'interno del territorio di Taranto anche una raffineria, il capoluogo jonico ha anche una base navale di importanza storica che è interessata da un imponente lavoro di ampliamento che potrà rappresentare un fattore di forte impulso economico per il settore navalmeccanico. Può inoltre contare su un porto che con la ripresa dell'economia potrà rappresentare un volano per l'economia nazionale. Anche le numerose risorse di carattere storico, culturale e turistico, sembrano vane dal momento che la città è difficilmente raggiungibile per le enormi carenze della rete di trasporto, sia ferroviario che aeroportuale. Osserva che l'attuale politica del Governo condanna Taranto e il suo territorio ad un presente anonimo e di rinunce, che i cittadini non meritano.

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

**La seduta termina alle 14.05.**

## ALLEGATO 1

**5-04681 Mulè: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che, nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto aereo, 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, così come stabilito dal Regolamento europeo n. 1008/2008. Pertanto l'opportunità di istituire o eliminare collegamenti aerei all'interno del territorio sono lasciati alle logiche imprenditoriali e di mercato, e si inquadrano in una dimensione concorrenziale che, come tale, non ci consente di intervenire sulle scelte operate dalle imprese.

Come è noto, l'area di Milano è servita da tre aeroporti, ognuno con la sua specializzazione in termini di traffico aereo, vale a dire Linate (voli *point to point* solo all'interno della UE da parte di vettori comunitari), Malpensa (voli nazionali e internazionali, incluso lungo raggio) e Bergamo Orio al Serio (voli *point to point* prevalentemente offerti da compagnie *low cost*).

Lo scalo su cui Alitalia ha una maggiore presenza operativa è Linate, da cui la compagnia opera voli verso destinazioni nazionali ed europee mentre su Malpensa è focalizzata sui voli di lungo raggio verso Tokyo e New York.

A causa delle restrizioni legate alla pandemia da Covid-19, vi è stata una inevitabile contrazione dei collegamenti intercontinentali su Malpensa.

Una volta riprese le operazioni su Linate, il 24 luglio 2020 Alitalia ha continuato a mantenere due frequenze giornaliere sulla rotta Roma Fiumicino-Milano Malpensa, che ha registrato una perdita di circa euro 450.000,00 nei mesi di agosto e settembre 2020, con un coefficiente di riempimento degli aeromobili (c.d. *load factor*) del 42 per cento ad agosto e intorno al 45 per cento nel mese di settembre. Lo stesso livello di riempimento è previsto, secondo la miglior stima, per il mese di ottobre 2020.

In tale contesto, l'amministrazione straordinaria di Alitalia – nell'ambito degli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali previste dal decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 – ha ritenuto di disporre una temporanea sospensione di voli operati da e per Malpensa a partire dal 1° ottobre 2020.

Di tale decisione è stato informato l'Amministratore delegato designato dalla NewCo.

## ALLEGATO 2

**5-04682 Morelli: Sull'interruzione dei voli di Alitalia dall'aeroporto di Malpensa.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'amministrazione straordinaria di Alitalia – nell'ambito degli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali previste dal decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137 – ha ritenuto di disporre una temporanea sospensione di voli operati da e per Malpensa a partire dal prossimo 1° ottobre.

Quanto alla gestione dei servizi di terra, Alitalia ha stipulato, nel 2009, un contratto con Airport Handling, per le attività svolte presso l'aeroporto di Milano Linate, che prevede la gestione esclusiva delle attività c.d. di piazzale (carico e scarico bagagli, servizio bus, scale, *push-back*, servizio toilette e water, *lost & found*, ecc.) da parte di detta società, mentre l'attività di *front line* con il passeggero è ripartita, sulla base dei voli annui, tra Alitalia e Airport Handling nella misura di un massimo di 12.560 voli per Alitalia e circa 18.000 voli per Airport Handling.

Attualmente l'operatività dello scalo di Linate è inferiore del 50 per cento rispetto alla programmazione prevista in epoca pre-Covid.

Presso l'aeroporto di Linate Alitalia impiega, per il servizio di *handling*, 116 persone, con contratti a tempo determinato e indeterminato.

A causa degli effetti della pandemia da Covid-19, che hanno causato la chiusura dell'aeroporto da marzo a luglio 2020, i dati di traffico su Linate – consuntivi e previsionali al 31 dicembre 2020 – evidenziano una contrazione di 2.595 voli rispetto alla soglia di voli assistiti in proprio da Alitalia, come stabilito nel contratto per lo svolgimento dei servizi di *handling* in autoproduzione.

La riduzione dell'operatività nell'aeroporto di Linate ha inciso anche sui volumi di attività di assistenza passeggeri affidata ad Airport Handling.

Concludo ribadendo che la NewCo provvederà a predisporre ed attuare, anche in relazione agli scali aeroportuali lombardi, progetti di sviluppo in grado di assicurare la competitività, secondo le regole di mercato, attraverso nuove alleanze e *partnership*, salvaguardando al contempo i livelli occupazionali compatibilmente alla tempistica dettata dalla ripresa del mercato e all'andamento dell'epidemia Covid-19.

## ALLEGATO 3

**5-04683 Rotelli: Sulla conversione delle patenti di guida dei cittadini extraeuropei.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Come ricordato dall'Onorevole interrogante, l'articolo 41 della Convenzione internazionale sulla circolazione stradale di Vienna del 1968, ratificata dall'Italia con la legge 5 luglio 1995, n. 308, prevede che:

a) ogni conducente di un autoveicolo deve essere titolare di una patente di guida;

b) le Parti contraenti si impegnano a far sì che le patenti di guida vengano rilasciate solo dopo che le autorità competenti abbiano verificato le conoscenze e le capacità richieste al conducente.

Ai sensi del paragrafo 2 del citato articolo 41, le Parti contraenti riconoscono:

a) ogni patente nazionale redatta nella loro lingua o in una delle loro lingue o, se non è redatta in una di dette lingue, accompagnata da una traduzione certificata conforme;

b) ogni patente nazionale conforme alle disposizioni dell'allegato 6 della presente Convenzione;

c) oppure ogni patente internazionale conforme alle disposizioni dell'allegato 7 della presente Convenzione, come valevole per la guida sul loro territorio di un veicolo che rientri nelle categorie coperte dalla patente, a condizione che detta patente sia valida e che sia stata rilasciata da un'altra Parte contraente o da una delle sue parti costitutive o da un'associazione abilitata a tale scopo da tale altra Parte contraente o da una delle sue parti costitutive.

L'articolo 135 del Codice della strada, in attuazione delle previsioni di cui all'articolo 41 sopra menzionato, disciplina la circolazione con patenti di guida rilasciate da Stati non appartenenti all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, prevedendo che i titolari di tali patenti possano condurre sul territorio nazionale i veicoli, alla cui guida li abilita la patente posseduta, a condizione che non abbiano acquisito la residenza in Italia o che l'abbiano acquisita da non oltre un anno.

Inoltre, la patente deve essere in corso di validità e deve essere accompagnata da un permesso interazionale ovvero una traduzione ufficiale in lingua italiana della stessa.

L'articolo 136 del Codice della strada disciplina, invece, la differente ipotesi della conversione di patenti rilasciate da uno Stato non appartenente all'Unione europea o allo Spazio economico europeo, prevedendo – tra l'altro – che, fermo restando quanto previsto da accordi internazionali, il titolare di patente di guida rilasciata da uno di tali Stati, che ha acquisito residenza anagrafica in Italia, possa richiedere la conversione della patente posseduta in una patente italiana, senza sostenere esami di idoneità.

La conversione è possibile soltanto se è prevista da specifiche intese bilaterali, a condizioni di reciprocità, e se la patente posseduta è in corso di validità. Inoltre, è sempre necessaria la verifica del possesso dei requisiti di idoneità psico-fisica previsti dall'articolo 119 del Codice della strada.

Quanto alle specifiche intese bilaterali, a condizioni di reciprocità previste dal-

l'articolo 136 del Codice della strada, evidenzio che la loro sottoscrizione avviene esclusivamente all'esito di una specifica istruttoria tecnica finalizzata a verificare che la formazione teorica e l'abilità di guida conseguita con ciascuna patente di guida rilasciata nello Stato aspirante contraente siano di fatto equipollenti a quelle di una corrispondente categoria di patente di guida italiana.

Per questa ragione ogni intesa bilaterale reca in allegato delle tabelle tecniche, che riassumono gli esiti dell'istruttoria e che definiscono l'equipollenza delle categorie di patenti convertibili, sulla base di numerose informazioni e valutazioni: *in primis* la circostanza che la normativa dello Stato contraente condivida i mede-

simi principi in materia di circolazione in sicurezza, come definiti dalle convenzioni internazionali e recepiti nell'ordinamento italiano.

Alla luce delle considerazioni che precedono, in relazione alla richiesta formulata dall'Onorevole interrogante, evidenzio che qualunque modifica dell'attuale assetto regolamentare, recato dagli articoli 135 e 136 del Codice della strada, esige una preventiva verifica della sua compatibilità con gli obblighi internazionali assunti dall'Italia (derivanti dalla sopra menzionata Convenzione di Vienna e dagli Accordi bilaterali fondati sul principio della reciprocità di trattamento), nonché con il più generale principio di garantire la massima sicurezza della circolazione.

## ALLEGATO 4

**5-04684 Gariglio: Sul progetto di collegamento ferroviario AV  
tra la linea Venezia-Trieste e l'aeroporto Marco Polo.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

L'intervento *Collegamento ferroviario con l'aeroporto di Venezia* rappresenta una priorità per il Paese, che consentirà un collegamento diretto tra uno dei principali scali aerei italiani e la rete ferroviaria nazionale, ed è inserito nell'elenco degli interventi ferroviari funzionali alle Olimpiadi invernali Milano-Cortina 2026.

Conseguentemente, l'intervento deve essere ultimato prima dell'inizio della manifestazione olimpica.

Tale intervento ha un costo pari a circa 475 milioni di euro, di cui 425 già interamente finanziati nel Contratto di Programma-parte Investimenti 2017-2021 tra il MIT e RFI ed i restanti 50 finanziati con una Convenzione tra RFI, la Società Aeroporto di Venezia (SAVE) ed ENAC.

L'opera si sviluppa interamente nel territorio della Regione Veneto ed è soggetta alla Valutazione di Impatto Ambientale regionale, attualmente in corso.

Il progetto dell'opera si è sviluppato nel tempo attraverso diversi confronti e studi sugli aspetti trasportistici ed è stato modificato tenendo conto delle possibili alternative di tracciato, passanti e non.

A seguito dell'approvazione da parte del CIPE, con delibera n. 69/2005, del progetto preliminare, è stato predisposto un progetto definitivo che, nel recepire le prescrizioni del CIPE, contiene alcune modifiche rispetto al progetto preliminare, anche sulla base del Protocollo di intesa sottoscritto nel 2017 tra RFI, ENAC e SAVE.

Il Protocollo, oltre a condividere il tracciato della linea ferroviaria in ambito aeroportuale, ha coordinato la progettazione della galleria ferroviaria e lo sviluppo del *Master Plan* Aeroportuale, che ultimamente ha concluso l'intero iter approvativo.

In data 30 luglio 2020 si è tenuta la Conferenza di Servizi relativa al progetto definitivo dell'intervento, all'esito della quale buona parte delle Amministrazioni e degli Enti invitati hanno inviato i propri pareri, nei quali sono stati evidenziati le problematiche e le proposte di miglioramento del progetto esaminato.

Attualmente, sono in corso gli approfondimenti necessari sugli esiti della Conferenza di Servizi.



## ALLEGATO 5

**5-04685 Tasso: Sull'attivazione di voli per i passeggeri presso l'aeroporto di Taranto Grottaglie.****TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

In premessa ricordo che l'aeroporto di Taranto-Grottaglie è stato inserito tra gli aeroporti di interesse nazionale prevalentemente per le finalità connesse alla sua vocazione di piattaforma logistica a supporto della produzione industriale aeronautica, particolarmente radicata sul territorio, ed è stato riconosciuto infrastruttura strategica per le attività di spazioporto con atto di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per realizzare le politiche governative a sostegno della *space economy* e delle attività suborbitali che si stanno concretizzando in ragione dell'evoluzione tecnologica.

In proposito, l'ENAC riferisce che nelle prossime settimane adotterà il Regolamento per la certificazione degli spazioporti e che l'aeroporto di Taranto-Grottaglie sarà certificato per questa funzione nell'osservanza del medesimo Regolamento. D'altro canto, lo scalo è volto allo

sviluppo anche di altre attività innovative come il sito di prova per i droni avanzati.

Peraltro, la società Aeroporti di Puglia, nella sua autonomia imprenditoriale, ha adottato una strategia di potenziamento di tutti gli scali pugliesi in maniera organica attraverso una valorizzazione non solo del traffico passeggeri, promosso principalmente sugli scali di Bari e Brindisi, ma anche delle esigenze di protezione civile e di soccorso alle comunità locali, assicurate in particolare dall'infrastruttura dello scalo di Foggia, nonché delle prospettive di crescita legate allo sviluppo tecnologico nel settore dell'industria aeronautica e della ricerca aerospaziale, a cui lo scalo tarantino risulta maggiormente vocato.

Nell'ambito di tale pianificazione non risultano esclusi progetti per l'implementazione anche di altre tipologie di impiego delle varie infrastrutture aeroportuali allo scopo di una crescita rafforzata dell'intera rete regionale.