

MOZIONE

La Camera,

premesso che:

la mozione n. 1-00328, presentata in data 10 novembre 1998 al Senato tendeva ad impegnare il Governo ad avviare con urgenza i necessari interventi di riequilibrio dei collegamenti tra le città del Mezzogiorno e il resto d'Italia, con Milano-Linate in particolare, e di compensazione economica ed occupazionale, riappropriandosi del potere di indirizzo, programmazione e controllo della politica del trasporto aereo in Italia;

nonostante le crescenti proteste dei cittadini e delle amministrazioni locali del Sud e delle isole anche minori (ad esempio Lampedusa), le molteplici interrogazioni parlamentari rimaste senza risposta, gli ordini del giorno votati alla unanimità da decine e decine di consigli comunali, in conseguenza dello stravolgimento della rete di collegamenti aerei nazionali ridisegnati aziendalisticamente in funzione del nuovo aeroporto di Malpensa 2000, l'Alitalia continua, in modo massiccio e con metodo sostanzialmente monopolistico, i suoi voli sul nuovo scalo lombardo, incurante delle penalizzazioni provocate alle regioni meridionali in termini economici, turistici e sociali;

in termini generali, nonostante che il Mezzogiorno sia al centro del presunto interesse politico del Governo, come testimoniano dichiarazioni e documenti, tipo quello intitolato « Cento idee per il Sud », redatto dal ministero del tesoro, oppure l'ultimo documento di programmazione economica e finanziaria, stilato sempre dal ministero del tesoro, in cui si afferma, a pagina 88, che « l'impegno del Governo a realizzare condizioni favorevoli alla crescita economica del Mezzogiorno è rinforzato dalla consapevolezza che proprio da questa area è possibile ottenere un contributo determinante allo sviluppo di tutto il Paese » e, a pagina 103, si legge che « il

nuovo orientamento dei traffici mondiali ha attribuito al Mezzogiorno una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più un'area marginale, ma può legittimamente aspirare, come dimostra l'esperienza di Gioia Tauro, al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i Paesi dell'Estremo oriente, del Medio oriente e del Nord Africa. Questa vocazione richiede l'individuazione dei varchi di accesso, portuali ed aeroportuali, e delle reti di connessione con l'area continentale », non si riscontrano finora azioni e comportamenti governativi coerenti e conseguenti alle parole dette e ai documenti scritti;

anche in termini specifici, nonostante che il ministero dei trasporti abbia manifestato la sua disponibilità e la sua « ferma intenzione politica di riequilibrare i voli e, in mancanza di soluzioni con Alitalia, di affidare slot a nuove compagnie », essendo « disposti ad aprire davvero il mercato e perfino ad andare a rinegoziare il "decreto Burlando" a Bruxelles », come si legge in una intervista rilasciata dal Sottosegretario ai trasporti al quotidiano « *Il Messaggero* » dell'11 gennaio 1999, oppure, come dichiarato dallo stesso Ministro dei trasporti, in sede di audizione alla IX Commissione trasporti della Camera, essendo disposti ad avviare « una gara europea » con l'imposizione di oneri di servizio, qualora l'Alitalia non ritenesse opportuno o non fosse in grado di fornire una adeguata offerta di servizi alle regioni del Sud, a tutt'oggi non sembra siano stati conseguiti risultati coerenti ed apprezzabili, constatato che anche con la firma della nuova convenzione tra Ministero dei trasporti ed Alitalia, per i voli extracomunitari, non viene garantita una reale liberalizzazione del mercato, perpetuandosi di fatto il monopolio dell'Alitalia sul bacino di traffico italiano;

il trasferimento dei voli, provenienti dal Sud, dall'aeroporto di Milano-Linate a Malpensa 2000, è avvenuto per « decreto ingiuntivo » del Ministro dei trasporti, Burlando, e non per libera scelta del mercato, per cui la pretesa giustificazione del diritto dell'Alitalia alla sua autonomia gestionale e

alla libertà di scelta si scontra con la scelta politica, operata dal Ministro Burlando, di ricorrere allo strumento della decretazione per imporre al mercato, violentandolo, il decollo forzoso del nuovo aeroporto scelto ed utilizzato dall'Alitalia, soprattutto, come scalo di transito per i voli internazionali in uscita e per le diramazioni nazionali in entrata;

i passeggeri provenienti dal Sud e diretti a Milano hanno, nell'80 per cento dei casi, come « destinazione finale » il capoluogo lombardo e non una destinazione internazionale o intercontinentale, per cui è logico e giusto che, per economia di tempo e di danaro, preferiscano atterrare, con voli diretti, sull'aeroporto « terminale » di Linate, distante solo 10 chilometri dal centro città;

le regioni del Sud, e soprattutto la Calabria e la Sicilia, la Puglia e la Sardegna risultano penalizzate non solo per la carenza di voli, inadeguati a soddisfare la domanda di traffico emergente localmente, ma anche per la esosa politica tariffaria, al limite del sopruso, imposta da Alitalia in regime di monopolio di fatto;

le tariffe applicate dall'Alitalia, per i voli nazionali, con particolare riferimento alle città del Sud-Italia, risultano troppo alte in assoluto e anche se confrontate con le tariffe europee, con un notevole divario tra la tariffa piena e quella scontata, peraltro non rimborsabile e non trasferibile, e con la mancanza di una più equa « tariffa economica standard » senza vincoli;

il costo di un biglietto di andata e ritorno, ad esempio, sul Reggio Calabria-Roma oppure Palermo-Roma o Catania-Roma per 1 ora e 10 minuti di volo, va da una tariffa piena di lire 554.000 ad una tariffa promozionale di lire 231.000, mentre sul Reggio Calabria-Milano, per 1 ora e 35 minuti di volo, passa dalle 754.000 lire della tariffa piena alle 426.000 lire della tariffa promozionale, così come si verifica per i collegamenti con Bari e Brindisi; situazione ben più pesante si verifica per i voli da e per Lametia Terme;

considerato che i voli nazionali sono utilizzati per oltre il 62 per cento per

viaggi di lavoro, come emerge da una ricerca condotta dalla stessa Alitalia in collaborazione con l'Istat, si evince che le cosiddette tariffe promozionali scontate per il traffico *business* o di lavoro, fissate, dall'Alitalia per i voli nazionali risultano, all'atto pratico scarsamente fruibili, dal momento che richiedono prenotazione e acquisto anticipato del biglietto, almeno tre giorni prima della partenza, condizione questa difficilmente rispettabile da parte di un imprenditore o di un professionista in viaggio di lavoro, e poi spesso si esauriscono rapidamente essendo limitati e pochi i biglietti disponibili;

occorre, preliminarmente, chiarire se la compagnia aerea nazionale Alitalia sia da considerare ancora una società a partecipazione statale protetta e quindi con tutti i privilegi, ma anche con gli oneri conseguenti, oppure sia da considerare, a tutti gli effetti, una normale società per azioni con autonomia gestionale, in un mercato completamente liberalizzato, e, quindi, soggetta alla libera concorrenza e a trattamento paritario con gli altri vettori, che la costringa a guadagnarsi il consenso degli utenti con l'offerta di servizi efficienti e di tariffe competitive -:

impegna il Governo:

ad attuare interventi atti a garantire, specialmente nel Mezzogiorno e nelle regioni Calabria e Sicilia, Puglia e Sardegna il miglioramento, qualitativo e quantitativo, dei servizi offerti, la pluralità dei vettori operanti e la riduzione delle tariffe con riferimento al mercato europeo, attraverso la piena ed effettiva liberalizzazione del mercato interno nazionale;

a far ripristinare i collegamenti diretti tra le città del Sud e delle isole, anche minori (quali Lampedusa) e le principali destinazioni nazionali;

in particolare, a far garantire voli diretti tra l'aeroporto dello Stretto « Tito Minniti » di Reggio Calabria situato al centro di un vasto bacino di traffico, e che convoglia gli utenti delle province di Reggio stessa e di Messina, oltre che di molti paesi limitrofi, e gli aeroporti di Palermo

e di Catania; con gli aeroporti di Milano-Linate, Bologna e Torino, oltre che, ovviamente, Roma; e lo stesso per lo scalo di Lametia Terme;

a farsi garante della piena ed effettiva attuazione della specifica normativa comunitaria, il regolamento CEE n. 2408/92, che in premessa precisa testualmente « che il mercato interno consisterà in uno spazio senza frontiere interne in cui sarà garantita la libera circolazione delle merci, delle persone, dei servizi e dei capitali »;

a farsi carico, conseguentemente, dalla modifica del cosiddetto « decreto-Burlando », nel senso della completa liberalizzazione degli « slots » nazionali su Milano-Linate, affidando a Malpensa 2000 il ruolo di « hub », cioè di scalo di transito per voli internazionali ed intercontinentali e a Milano-Linate il ruolo di scalo domestico terminale, dedicato ai soli collegamenti nazionali, consentendo quindi libertà di scelta e di concorrenza ai vettori interessati all'esercizio di collegamenti diretti, da quest'ultimo scalo, con il Sud-Italia e le isole, opportunità attualmente concessa soltanto alle compagnie aeree Alitalia e Airone;

a favorire l'operatività di una compagnia aerea dedicata allo sviluppo dei collegamenti delle regioni meridionali con il resto d'Italia e del mondo, missione svolta in passato dalla compagnia ATI - Aereo trasporti italiano, cioè a tradurre in atti concreti quanto auspicato in un'intervista al *Giornale di Sicilia* del 19 marzo 1999 dallo stesso ministro Treu: « La creazione di una linea aerea regionale farebbe passare il trasporto aereo da un sistema di monopolio a uno finalmente pluristico e garantirebbe una maggiore accessibilità a tutto il Sud »;

ad esaminare e valutare, in linea con quanto già ipotizzato dallo stesso ministro dei trasporti Treu e con espresso riferimento alle regioni Sicilia e Calabria e Puglia e Sardegna, la possibilità di avviare una gara europea con relativa imposizione di oneri di servizio ai sensi del su richiamato regolamento europeo CEE n. 2408/

92, sull'accesso al mercato, in caso di tratte richieste dall'utenza, ma sottoservite o ritenute poco redditizie dai vettori;

a prevedere, a difesa degli utenti, la definizione di norme che regolino il rimborso totale o parziale del prezzo del biglietto assieme al pagamento di penalità in caso di ritardo e di cancellazione del volo.

(1-00374) « Scozzari, Finocchiaro Fidelbo, Borrometi, Servodio, Ciani, Rizza, Molinari, Giacalone, Di Capua, Stanisci, Rotundo, Albanese, Palma, Aloï, Cherchi, Attili, Lumia, Dedoni, Vendola, Bono, Napoli, Trantino, Acierno, Di Nardo, Sales, Romano Carratelli, Boccia, Bova, Caruano, Carboni, Cappella, Marino ».

RISOLUZIONI IN COMMISSIONE

La III Commissione,

evidenziato che le scelte politiche, sociali od economiche di uno Stato sono sovrane, ovvero riguardano la sua politica interna anche quando queste possono essere non condivise da Stati terzi che evidenziano in maniera marcata la non garanzia da parte del Governo di detto Stato dei diritti civili e naturali dell'uomo, ovvero la non esistenza in detto Stato di quei principi di libertà e di democrazia voluti e sanciti dalla Comunità internazionale attraverso la Dichiarazione Universale dei Diritti dell'Uomo e attraverso la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti Economici e la Convenzione delle Nazioni Unite sui Diritti Politici;

evidenziato che è compito tuttavia della Comunità internazionale rimuovere quegli ostacoli che possono porre in crisi la pace e la sicurezza internazionale qualora le scelte politiche, sociali, o economiche di uno Stato possano o vadano ad incidere sulla sicurezza sociale ed economica della Comunità internazionale, ovvero la Sovra-