

## IX COMMISSIONE PERMANENTE

### (Trasporti, poste e telecomunicazioni)

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

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA:

5-02965 Quaranta: Liberalizzazione dei servizi di <i>handling</i> aeroportuale nell'aeroporto di Roma Fiumicino .....	264
<i>ALLEGATO 1 (Testo della risposta)</i> .....	267
5-02966 Bruno Bossio: Completamento della linea ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Terme .....	265
<i>ALLEGATO 2 (Testo della risposta)</i> .....	269
5-02967 Catalano: Disciplina degli oneri di servizio pubblico nel trasporto ferroviario merci ..	265
<i>ALLEGATO 3 (Testo della risposta)</i> .....	271
5-02968 Romano Paolo Nicolò: Termini dell'accordo tra le compagnie aeree Alitalia e Etihad, volto alla costituzione della Nuova Alitalia .....	266
<i>ALLEGATO 4 (Testo della risposta)</i> .....	272
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI .....	266
<b>COMITATO RISTRETTO:</b>	
Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero. C. 1512 Meta e abb. ....	266

##### INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

*Giovedì 12 giugno 2014. — 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 13.50.**

Ivan CATALANO, *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.

**5-02965 Quaranta: Liberalizzazione dei servizi di *handling* aeroportuale nell'aeroporto di Roma Fiumicino.**

Filiberto ZARATTI (SEL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

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

Filiberto ZARATTI (SEL), replicando, prende atto della risposta del rappresentante del Governo e in particolare esprime apprezzamento per l'attività posta in essere dalle strutture del Ministero e al curatore fallimentare, e per la possibile proposta di acquisizione della società Groundcare da parte di un'altra società, anche se si rammarica del ritardo con il quale è stato messo in campo tale intervento. Prende inoltre atto dell'assorbimento, da parte della nuova società, di gran parte del personale appartenente alla società Groundcare che, come evidenziato anche nella risposta, possiede un livello di eccellenza. A tale riguardo osserva infatti che il settore del trasporto aereo sta attraversando un periodo di forte crisi, con gravi riflessi in termini occupazionali, e, nel manifestare preoccupazione, auspica che si intervenga con incisività per porre un rimedio efficace e duraturo. Sottolinea che il processo di liberalizzazione dei servizi a terra negli aeroporti è stato effettuato, a suo giudizio, in modo non adeguato, come dimostra numero delle società *full handler* nell'aeroporto di Roma Fiumicino, pari a 48, assai elevato in confronto con i pochissimi operatori presenti in analoghi scali internazionali. Nel rilevare che in tale processo non sono state attuate le misure di cautela e ragionevolezza da parte di Enac e della società Aeroporti di Roma, e che alla fine sono state danneggiate, come dimostra la questione posta, le società che meglio operavano nel comparto, si riserva di verificare la situazione all'esito del programma annunciato dal sottosegretario.

**5-02966 Bruno Bossio: Completamento della linea ferroviaria Catanzaro Lido-Lamezia Terme.**

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD), replicando, si dichiara non soddisfatta della risposta resa dal rappresentante del Governo. Pur comprendendo che la competenza sulla questione posta nell'atto di sindacato ispettivo è prioritariamente della regione, sottolinea due profili per i quali è a suo giudizio responsabile il Governo: in primo luogo la mancata deliberazione per l'assegnazione alla Calabria della quota del Fondo di coesione, che la regione aspetta da lungo tempo; in secondo luogo per la cabina di regia per la Calabria, istituita ad opera del Presidente del Consiglio dei Ministri, che, a suo giudizio, dovrebbe occuparsi anche delle questione evidenziata nell'atto di sindacato ispettivo a propria firma. Quanto all'impiego di 81 milioni di euro per l'elettrificazione della linea, pur giudicando la somma non sufficiente, sollecita in ogni caso un intervento della cabina di regia affinché tali risorse possano essere utilizzate.

**5-02967 Catalano: Disciplina degli oneri di servizio pubblico nel trasporto ferroviario merci.**

Ivan CATALANO (Misto) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Ivan CATALANO (Misto), replicando, si dichiara soddisfatto perché la risposta evidenzia che gli interventi allo studio del Governo per il trasporto ferroviario merci raccolgono gran parte delle richieste evidenziate dagli operatori del settore. Nel ricordare che sulla questione sono intervenuti negli anni l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, successivamente la Corte dei conti, quindi l'Autorità di regolazione dei trasporti e in ultimo la Commissione europea, a conferma delle criticità del comparto, osserva che se si fosse intervenuti prima e si fosse raggiunta una maggiore equità nella ripartizione di risorse tra gli operatori, ciò avrebbe pro-

mosso un maggiore utilizzo della modalità ferroviaria con i benefici evidenti che ne conseguono sia dal punto di vista del traffico che ambientale.

**5-02968 Romano Paolo Nicolò: Termini dell'accordo tra le compagnie aeree Alitalia e Etihad, volto alla costituzione della Nuova Alitalia.**

Paolo Nicolò ROMANO (M5S) illustra l'interrogazione in titolo.

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

Paolo Nicolò ROMANO (M5S), replicando, si dichiara insoddisfatto della risposta resa dal rappresentante del Governo. Osserva che la società Alitalia è stata a suo avviso svenduta per una cifra pari circa al costo di due aerei Boeing, e la compagnia Etihad, nel caso si pervenga alla conclusione dell'accordo, sarà in possesso di una società depurata dai debiti, dal contenzioso e con circa 2200 lavoratori in meno. Sottolinea che pur se nella risposta si dice che la compagnia degli Emirati investirà 690 milioni di euro per l'ammodernamento della flotta, dalle dichiarazioni del Ministro Lupi sembra evincersi che Poste italiane, azionista della compagnia Alitalia per circa il 20 per cento, sosterrà quota parte del debito da questa ereditato dalla *bad company* CAI. Osserva, al riguardo, che già nel 2008 si è assistito ad un processo che ha molte

analogie con quello attuale ed esprime contrarietà rispetto alle dichiarazioni del ministro Lupi, riguardo alla bontà della scelta fatta nel 2008 di non concludere l'accordo tra Alitalia ed Air France, dal momento che allora i termini e le condizioni erano assai più vantaggiose di quanto non siano le attuali.

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

**La seduta termina alle 14.20.**

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

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 14.20 alle 14.30.

**COMITATO RISTRETTO**

*Giovedì 12 giugno 2014.*

**Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di semplificazione delle azioni di contrasto dell'evasione dell'obbligo di assicurazione dei veicoli, per favorire la circolazione dei carrelli elevatori e per contrastare le esportazioni irregolari di veicoli da demolire e le fittizie immatricolazioni di veicoli all'estero.**

**C. 1512 Meta e abb.**

Il Comitato ristretto si è riunito dalle 14.30 alle 15.10.

## ALLEGATO 1

**5-02965 Quaranta: Liberalizzazione dei servizi di *handling* aeroportuale nell'aeroporto di Roma Fiumicino.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In risposta a quanto rappresentato dagli onorevoli interroganti, devo preliminarmente evidenziare che l'Italia è stato uno dei primi Paesi ad adottare, nel 2007, un proprio regolamento in materia di *handling*, basato sulla direttiva comunitaria UE 96/97.

Attualmente, la Commissione Europea sta lavorando per l'adozione di un regolamento in sostituzione della vigente direttiva. La normativa comunitaria in corso di elaborazione prevede dei requisiti per il conseguimento dell'idoneità a svolgere i servizi di *handling* che coincidono, in larga parte, con quelli della regolamentazione nazionale adottata da ENAC.

L'ENAC svolge la propria attività di certificazione e sorveglianza sugli handler utilizzando propri team di ispettori aeroportuali che nel 2013 hanno effettuato 1192 ispezioni.

Allo stato, l'apertura del mercato dell'*Handling* nel nostro Paese, anche se caratterizzato da una notevole frammentazione, si può considerare pienamente realizzata. Attualmente, infatti, in Italia esistono 216 società di *handling* certificate in base alla predetta regolamentazione ENAC.

L'intero sistema risulta, peraltro, caratterizzato da bassi livelli di redditività e evidenzia una flessione in termini di giro di affari, causata dalla riduzione dei movimenti degli aeromobili per la sfavorevole congiuntura economica nonché dalla liberalizzazione del mercato e la conseguente intensa competizione basata sul prezzo delle tariffe offerte. Molte delle aziende in questione hanno in corso procedure per la gestione di crisi aziendali, attraverso gli

ammortizzatori sociali, e gli scenari occupazionali futuri appaiono fortemente critici.

Devo, inoltre, precisare che, nonostante il tentativo dell'ENAC, di disciplinare in modo più incisivo il possesso dei requisiti relativi alle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative necessarie allo svolgimento dei servizi di assistenza a terra, la giustizia amministrativa ha inteso riconoscere all'Ente di regolazione una limitata capacità di intervento in tale ambito specifico, sul presupposto che debba essere ridotta al massimo ogni limitazione all'accesso e all'esercizio di attività economiche.

Per quanto concerne in particolare l'Aeroporto di Fiumicino, occorre precisare che lo stesso è aeroporto c.d. liberalizzato ai sensi del decreto legislativo n. 18 del 13 gennaio 1999: in ragione del volume di traffico annuo, è riconosciuto perciò il libero accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra a tutti i prestatori di servizi in possesso dei requisiti di idoneità previsti dal citato decreto legislativo.

A Fiumicino operano attualmente 6 Prestatori di servizi di assistenza a terra (*Full handlers*): tra cui Groundcare.

Tale società è in possesso del Certificato di Idoneità in scadenza il 10 dicembre 2014 quale Prestatore di servizi di Assistenza a Terra ai sensi del citato decreto legislativo e della regolamentazione ENAC.

Devo, a tal proposito, evidenziare che il personale dipendente della società è per la quasi totalità proveniente da ADR *Handling*, società storica che ha operato sugli scali di Fiumicino e Ciampino fino a 8/9 anni fa ed è in possesso di notevole

esperienza e professionalità, difficili oggi da reperire sul mercato dell'Handling.

Infatti, dalle rilevazioni degli ultimi anni da parte del gestore aeroportuale e dalle previste verifiche svolte dall'ENAC, le prestazioni della Società sono state pressoché sempre in linea con gli standard previsti dalla regolamentazione vigente, sia quelli di natura tecnica, sia quelli relativi alla qualità dei servizi resi.

Purtroppo, il grave dissesto ed il conseguente fallimento che hanno colpito la società stanno mettendo a repentaglio l'occupazione di circa 850 lavoratori, tutti con contratto a tempo indeterminato.

Il MIT, come già evidenziato dal Ministro Lupi in relazione ad un quesito posto sullo stesso argomento nel corso della seduta di interrogazioni a risposta immediata svoltasi ieri in Aula Camera, nell'ambito della proprie competenze, sta se-

guendo con il massimo impegno la questione già dal 2013; in particolare ha incaricato un alto dirigente della Direzione Aeroportuale di Fiumicino a porre in essere ogni possibile azione per gestire la situazione di criticità in atto al fine di individuare le opportune soluzioni per salvaguardare il servizio, i posti di lavoro e la necessaria coesione sociale.

Detto dirigente, insieme al curatore fallimentare e a ADR stanno intensamente lavorando per la soluzione della problematica. A giorni dovrebbe essere formalizzata una proposta concreta di acquisizione della società da parte di altro operatore di handling con possibilità di assorbimento di buona parte del personale. Il rimanente personale dovrebbe essere, in parte, ricollocato presso gli altri *handler* di Fiumicino e in parte « riprotetto » con la cassa integrazione.

## ALLEGATO 2

**5-02966 Bruno Bossio: Completamento della linea ferroviaria  
Catanzaro Lido-Lamezia Terme.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Con riferimento a quanto rappresentato dagli onorevoli interroganti in merito al servizio ferroviario regionale interessante il territorio della Calabria devo preliminarmente ricordare che, secondo la normativa vigente (decreto legislativo n. 422 del 1997), la programmazione dei servizi ferroviari regionali è di competenza delle singole Regioni, i cui rapporti con Trenitalia sono disciplinati da un Contratto di Servizio, nell'ambito del quale vengono definiti, tra l'altro, il volume e le caratteristiche dei servizi da effettuare, sulla base delle risorse economiche rese disponibili da ciascuna regione.

Pertanto, con specifico riferimento a quanto richiesto dagli onorevoli, faccio presente che le dimensioni e le caratteristiche dell'offerta vengono determinate dalla regione Calabria che, peraltro, con deliberazione di giunta n. 124 dell'8 aprile 2014, ha stabilito «...l'adeguamento dei programmi di esercizio dei servizi affidati a Trenitalia, con riduzioni dei servizi sulle linee a più bassa domanda servita...»; ciò, per effetto di una minore disponibilità di risorse economiche.

Di conseguenza, sulla base delle indicazioni della regione Calabria, Trenitalia ha predisposto un piano di riorganizzazione dell'offerta ferroviaria regionale, tenendo conto, in particolare, del livello di frequentazione rilevato su ciascuna linea.

Il suddetto piano, approvato dalla regione stessa, sarà attuato a partire dal nuovo orario del 15 giugno 2014.

Tra le linee oggetto di riorganizzazione rientra anche la tratta Catanzaro Lido-Lamezia Terme, sulla quale il servizio su

ferro verrà sospeso sino a dicembre prossimo e sostituito da collegamenti con bus.

In merito, poi, alle iniziative che si intendono adottare per il completamento del tracciato fino a Lamezia Terme evidenzio che nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS) per la realizzazione della direttrice ferroviaria SA-RC, sottoscritto il 18 dicembre 2012, è inserito l'intervento ID 975 «Dorsale Ionica-Collegamento Lamezia Terme-Catanzaro», per un importo di 81 milioni di euro – finanziamento a carico del Piano Azione e Coesione (PAC) per 80 meuro e di altre fonti statali per 1 meuro, recepito nello schema di Contratto di Programma 2012-2016. Soggetto attuatore è Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

Scopo del progetto è l'elettrificazione della linea che va da Lamezia Terme a Catanzaro e della dorsale ionica. L'intervento è diviso in fasi, secondo le diverse tratte: Lamezia Terme-Catanzaro Lido e, per la linea ionica, Catanzaro Lido-Crotone; Crotone-Sibari; Catanzaro Lido-Roccella Jonica; Roccella Jonica-Melito Porto Salvo.

Il progetto prevede la redazione da parte di RFI di uno studio di fattibilità, ad oggi completato, che individui per ciascuna fase realizzativa i costi e i tempi necessari.

Nella riunione del Comitato di Attuazione e sorveglianza del CIS del 17 aprile 2014, si è convenuto sull'opportunità di fissare, quanto prima, un incontro RFI-Regione Calabria per definire e condividere la strategia e gli obiettivi da perseguire, anche in considerazione delle risorse disponibili che, peraltro, in relazione

alle previsioni dello Studio, non risultano sufficienti per tutte le tratte.

Il prosieguo delle attività è da inquadrare nell'ambito dello sviluppo complessivo della rete ferroviaria calabrese, sia in termini infrastrutturali che di servizi.

Infatti, l'individuazione dei progetti prioritari verrà ultimata a valle di uno studio complessivo della domanda di mobilità del trasporto locale (pubblico e privato) su scala regionale, inerente sia il trasporto su ferro che su gomma.

## ALLEGATO 3

**5-02967 Catalano: Disciplina degli oneri di servizio pubblico nel trasporto ferroviario merci.****TESTO DELLA RISPOSTA**

In via preliminare, ritengo opportuno precisare che effettivamente la Commissione Europea, a seguito di una denuncia in merito ad un presunto aiuto di stato relativo agli obblighi di servizio merci prestati da Trenitalia, ha avviato una procedura di indagine per verificarne la fondatezza. Tuttavia, tale procedura è nelle fasi di avvio e, allo stato, l'esistenza di un aiuto di stato non è stata ancora accertata né tanto meno definita la sua quantificazione economica.

Con riferimento a quanto segnalato dagli onorevoli interroganti circa l'opportunità di interrompere l'attuale sistema di compensazioni previste dal Contratto di Servizio merci 2009-2014, segnalo che la problematica è all'attenzione dei competenti uffici del MIT per identificare le azioni future da intraprendere a sostegno del trasporto ferroviario delle merci in Italia e del settore industriale che ne usufruisce, nonché di individuare le adeguate coperture finanziarie, d'intesa con il MEF cofirmatario dei contratti precedenti, anche al fine di limitare le possibili ripercussioni sui livelli occupazionali di un settore già in difficoltà.

In particolare, per poter garantire la sostenibilità, la competitività e la libera concorrenza, nonché una maggiore efficienza del trasporto ferroviario merci, il MIT sta valutando una serie di interventi da porre in essere fatte salve le risorse attualmente disponibili (l'attuale contributo nazionale annuo previsto dal *CdS merci* 2009-2014 è pari a 130 milioni di euro, inclusa IVA).

Nello specifico, gli interventi allo studio potrebbero così concretizzarsi:

aggiudicazione mediante gara di un nuovo CdS merci, il quale per permettere una maggiore partecipazione e competitività per il mercato sarebbe diviso in lotti e quindi ridotto rispetto all'attuale perimetro;

riduzione del canone di pedaggio per tutte le imprese ferroviarie che effettueranno trasporto merci, con eventuale azzeramento per alcune aree geografiche in cui è maggiormente necessario supportare tale modalità di trasporto;

sconto o eventuale azzeramento del costo di traghettamento per i treni merci;

possibilità di finanziamento delle attività di manutenzione del parco rotabili in circolazione anche mediante la copertura del cosiddetto *retrofit* dei carri merci per l'abbattimento del rumore, ovvero mediante una nuova ipotesi di *ferrobonus*, o di una analoga politica dei trasporti che tenda a internalizzare per le altre modalità di trasporto i costi esterni prodotti.

Tali ipotesi di azioni verranno sottoposte alla valutazione del competente MEF, anche al fine del reperimento delle necessarie coperture finanziarie.

Ovviamente, ogni soluzione di incentivazione del trasporto merci per ferrovia sarà condivisa con l'Autorità di regolazione dei trasporti e non si mancherà di mantenere aperto il dialogo con la Commissione europea nell'ottica di una attenta collaborazione istituzionale.

## ALLEGATO 4

**5-02968 Romano Paolo Nicolò: Termini dell'accordo tra le compagnie aeree Alitalia e Etihad, volto alla costituzione della Nuova Alitalia.****TESTO DELLA RISPOSTA**

Ringrazio gli onorevoli interroganti per aver posto nuovamente all'attenzione del Governo un tema così attuale e importante quale quello della vicenda della trattativa tra Alitalia ed Etihad.

Sul tema ritengo opportuno ribadire anche in questa circostanza il ruolo che il dicastero assume nell'intera vicenda, quello cioè di contribuire a definire il quadro generale delle politiche del trasporto aereo a livello nazionale, in linea con le normative europee e nazionali di settore, nell'ottica di rispondere tanto alle diffuse e articolate esigenze di mobilità dei cittadini sul territorio che all'esigenza di garantire un ordinato ed efficiente sviluppo al sistema aeroportuale italiano.

È su tali presupposti di sistema che occorre inquadrare l'impegno del Ministero e del Governo nel seguire costantemente le trattative tra Alitalia e Etihad, tutt'ora in corso anche per gli importanti profili occupazionali e di impatto sulla crescita del trasporto aereo nazionale, fermo restando che si tratta di un accordo tra due aziende private ancora in via di perfezionamento.

Punti cardine dell'accordo, come noto, sono l'immissione di capitale da parte di Etihad per circa 560 milioni di euro, l'apertura di nuove rotte intercontinentali e l'incremento delle frequenze dei voli sulle rotte già attivate, la crescita della flotta di lungo raggio di circa 7 aeromobili nell'arco di piano (2014-2018), il ridimensionamento della flotta di medio e breve

raggio, l'innalzamento della qualità dei servizi con l'intendimento di portare Alitalia ai massimi standard internazionali, ulteriori investimenti per circa 690 milioni di euro, sviluppo del settore cargo sia da Roma che da Milano Malpensa. Tale piano prevede il raggiungimento dell'utile netto nel 2017 ed una profittabilità costante superiore al 4,5 per cento annuo. Per quanto concerne gli aspetti occupazionali sono in corso le trattative tra la società e le organizzazioni sindacali per individuare soluzioni che attutiscano al massimo il problema degli esuberanti individuati in circa 2.220 unità di personale.

L'accordo non avrà alcuna ricaduta sul bilancio dello stato se non per gli aspetti correlati agli ammortizzatori sociali, per i quali già esiste un apposito fondo finanziato con risorse afferenti il trasporto aereo.

Vorrei comunque rassicurare gli onorevoli interroganti circa le preoccupazioni prospettate. Non risulta, allo stato, alcun accordo per l'ingresso della cassa depositi e prestiti nell'azionariato CAI e nessun intervento del gruppo Poste oltre quello già definito. Nessuna correlazione sussiste tra il Piano Nazionale degli aeroporti e la vicenda Alitalia.

Da ultimo vorrei precisare che i colloqui con la regione Lombardia ed il comune di Milano rientrano tra i normali rapporti istituzionali e che il Parlamento è stato costantemente informato sugli sviluppi della vicenda.