SENATO DELLA REPUBBLICA

XVI LEGISLATURA

n. 79

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 6 al 12 maggio 2010)

INDICE

AUGELLO: sulla tariffa agevolata per il consumo dell'energia elettrica da parte degli utenti disagiati (4-01516) (risp. MOLGORA, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*) *Pag.* 2309

GIAMBRONE: sulle autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali nel porto di Trapani (4-02682) (risp. MATTEOLI, *ministero delle infrastrutture e trasporti*) 2311

PEDICA: su una presunta pratica commerciale ingannevole da parte di Alitalia Cai (4-01462) (risp. SAGLIA, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*) 2315

POLI BORTONE: sui collegamenti ferroviari che interessano la Puglia (4-02406) (risp. MATTEOLI, *ministero delle infrastrutture e trasporti*) 2317

TIPOGRAFIA DEL SENATO (280)

AUGELLO. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

in attuazione di quanto disposto dalla legge Finanziaria per il 2006 (legge n. 266 del 2005), il Ministero delle Attività Produttive (ora Ministero Sviluppo Economico) con decreto interministeriale del 28 dicembre 2007 ha definito i criteri per l'applicazione di una tariffa agevolata sul consumo di energia elettrica per i clienti economicamente disagiati o in gravi condizioni di salute;

l'Autorità per l'energia elettrica ed il gas con delibera n. 117/08 ARG/elt ha definito le modalità applicative dell'agevolazione nonché i meccanismi di copertura dei relativi oneri attraverso la componente tariffaria As, applicata alla generalità dell'utenza ad esclusione dei soggetti beneficiari della medesima agevolazione;

ai fini dell'applicazione dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) l'agevolazione potrebbe costituire:

un contributo in denaro: in tal caso l'IVA sarebbe applicata all'importo al lordo dell'agevolazione (fattispecie assimilabile all'integrazione di corrispettivo di cui all'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972);

uno sconto: in questo secondo caso l'IVA sarebbe applicata all'importo al netto dell'agevolazione (così come previsto dagli articoli 13 e 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972);

nella seconda ipotesi sarebbe massimizzato l'obiettivo di tutela sociale e si manterrebbe, per l'insieme dei clienti del settore elettrico, un gettito IVA pari a quello antecedente l'introduzione della tariffa agevolata in quanto il minor gettito derivante dalla mancata applicazione dell'IVA sull'importo oggetto di sconto sarebbe mediamente compensato dall'applicazione dell'IVA sulla componente As,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario chiarire, sotto il profilo giuridico e conseguentemente fiscale, a quale fattispecie sia riconducibile l'agevolazione.

(4-01516)

(19 maggio 2009)

Risposta. – L'Agenzia delle Entrate al riguardo ha fatto presente che il decreto interministeriale 28 dicembre 2008, in particolare l'articolo 4, ha attribuito all'Autorità per l'energia elettrica e per il gas il compito di individuare le modalità procedurali per consentire la fruizione del beneficio da parte dei clienti finali. A seguito di ciò, la citata Autorità ha provve-

duto con deliberazione 117/08 del 6 agosto 2008, poi integrata e corretta dalla deliberazione n. ARG/elt 49/09 del 27 aprile 2009.

Attraverso le citate deliberazioni, è stata introdotta una nuova componente tariffaria, denominata «As», da applicare in bolletta agli utenti non disagiati al fine di finanziare l'agevolazione sopra descritta.

In sostanza, a tutti i clienti, tranne a quelli svantaggiati, viene addebitata una componente tariffaria aggiuntiva, la quale compensa il minor importo che pagano gli utenti svantaggiati.

Il funzionamento del meccanismo è garantito dalla Cassa conguaglio per il settore elettrico appositamente costituita, alla quale è demandato il compito di equilibrare le componenti che finanziano l'agevolazione, mentre la gestione materiale del beneficio avviene tramite l'impresa di distribuzione.

Quest'ultima, nel rapporto con il soggetto venditore, al quale fattura le spese connesse al trasporto di energia, riconosce il beneficio in relazione alle spese di trasporto riferibili alle forniture di energia effettuate al cliente disagiato. La stessa impresa distributrice, d'altra parte addebita al venditore la componente tariffaria aggiuntiva «As» in relazione alle forniture di energia dirette ai clienti non disagiati.

L'impresa venditrice, a sua volta, riconosce in bolletta il beneficio tariffario nei confronti dei clienti disagiati, mentre applica l'incremento tariffario nei confronti di tutti i clienti che non versano nelle prescritte condizioni di disagio.

L'impresa distributrice deve provvedere poi, in linea di principio, a trasferire le somme incassate, corrispondenti alla componente tariffaria aggiuntiva «As», alla Cassa conguaglio, la quale le utilizza per la copertura degli oneri sostenuti (dalle imprese di distribuzione) per il riconoscimento della tariffa agevolata per i soggetti disagiati.

In realtà, ai fini di semplificazione nella gestione del complesso meccanismo, è previsto che il distributore possa realizzare una compensazione tra le somme che incassa dal venditore a titolo di componente tariffaria integrativa (As) e quelle che riconosce allo stesso venditore per l'attribuzione del beneficio nei confronti dei clienti disagiati.

In relazione al funzionamento del meccanismo descritto si pone il problema di verificare ai fini dell'IVA se il riconoscimento della tariffa agevolata può essere configurato quale integrazione del corrispettivo dovuto, erogata dalla Cassa ai clienti disagiati, da assoggettare all'imposta ai sensi dell'articolo 13 del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633, ovvero quale sconto riconosciuto al dente disagiato che, ai sensi dell'articolo 15 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica, ridurrebbe la base imponibile relativa alla fornitura di energia elettrica.

Al riguardo, la stessa Agenzia delle Entrate ritiene che dalla *ratio* della norma e dalle particolari modalità di funzionamento e di applicazione dell'agevolazione, in particolare dalla circostanza che le somme corrispondenti alla riduzione tariffaria di cui beneficiano gli utenti disagiati siano state già assoggettate ad IVA in capo a tutti gli altri clienti, si possa

configurare uno sconto che comporta quale conseguenza la riduzione della base imponibile IVA.

Infatti, come già rilevato, tutti gli utenti, tranne coloro che risultano beneficiari dell'agevolazione, sovvenzionano la stessa attraverso il pagamento della componente tariffaria As, la quale, come del resto l'intera tariffa, viene assoggettalta ad IVA con l'applicazione dell'aliquota agevolata del 10 per cento.

Se l'importo agevolato non fosse escluso dalla base imponibile, lo stesso sarebbe assoggettato ad IVA due volte: la prima nel momento in cui all'utente non agevolato viene fatturata la tariffa relativa al proprio consumo di energia, la seconda quando la stessa cifra non viene esclusa dalla base imponibile del corrispettivo dovuto dall'utente agevolato.

Si rappresenta, inoltre, che la *ratio* dell'agevolazione è quella di portare sostegno economico agli utenti disagiati; l'esclusione dalla base imponibile di un importo, che non viene materialmente pagato dal cliente disagiato, e che comunque è assoggettato ad IVA quale incremento tariffario a carico degli altri clienti, meglio corrisponde all'intento solidaristico perseguito dal legislatore.

Ad ogni buon conto, per completezza di trattazione, si evidenzia che, in ordine a fattispecie analoga, ossia quella relativa al contributo erogato per l'acquisto di un autoveicolo nuovo a fronte della rottamazione di un autoveicolo usato, il Ministero dell'economia e delle finanze, con nota n. 11116-003 del 3 gennaio 1997, ha precisato che detto contributo, riconosciuto agli acquirenti del veicolo nuovo di fabbrica, non comporta una corrispondente riduzione della base imponibile IVA, che resta determinata dal prezzo di listino, al netto dell'IVA stessa.

Si può quindi affermare che le due fattispecie sono solo apparentemente simili, atteso che al finanziamento del contributo per la rottamazione non si provvedeva con somme da altri versate ed assoggettate ad IVA, bensì con un esborso dello Stato che costituiva una vera e propria integrazione del prezzo pagato dall'acquirente del veicolo.

Ciò posto si deve ritenere che la tariffa agevolata oggetto della presente interrogazione debba essere equiparata ad uno sconto riconosciuto al cliente disagiato che ai sensi del citato articolo 15 del decreto del Presidente della Repubblica n. 633 del 1972, non concorre alla formazione della base imponibile.

Il Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze
MOLGORA

(7 maggio 2010)

GIAMBRONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

in data 25 novembre 2008 la competente Autorità marittima del porto di Trapani, con l'emanazione del decreto n. 271, elevava, per l'anno

2009, da due a tre il numero massimo di «autorizzazioni da rilasciare per l'esercizio di operazioni portuali nel porto di Trapani» (articolo 1);

in data 2 marzo 2009 la stessa Autorità marittima rilasciava l'autorizzazione per l'esercizio di operazioni portuali (autorizzazione n. 62/2009/Tecnica) a favore dell'allora società Eguseamar srl, oggi denominata TTL srl, che andava così ad aggiungersi alle altre due società che già da molti anni svolgevano tali operazioni all'interno del porto di Trapani;

considerato che:

la società TTL srl fa parte del gruppo Trident, che già precedentemente esercitava in esclusiva nel porto di Trapani l'attività di raccomandatario marittimo attraverso un'altra società da esso controllata;

l'articolo 16, comma 7, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, stabilisce che l'Autorità marittima determina il numero massimo di autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni e servizi portuali (come definiti al comma 1 del medesimo articolo) «in relazione alle esigenze di funzionalità del porto e del traffico, assicurando, comunque, il massimo della concorrenza nel settore»;

al contrario, a seguito della delibera e dell'autorizzazione, a quanto risulta all'interrogante, il gruppo Trident, per mezzo delle società da esso controllate (in particolare sfruttando la sua già consolidata posizione di raccomandatario marittimo), avrebbe, di fatto, instaurato un regime di monopolio nell'ambito del porto di Trapani;

a seguito di tale situazione le due società, che già da molti anni, e con personale altamente specializzato, si occupavano di operazioni nel porto di Trapani, avrebbero visto drasticamente ridotte, ed in taluni casi azzerate, le proprie attività, con inevitabili gravi ripercussioni sull'occupazione;

il volume del traffico portuale presso Trapani sarebbe già da anni alquanto ridotto, come verificato anche dall'istruttoria promossa dal Ministero dei trasporti (ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994) ed in seguito alla quale è stata soppressa la preesistente Autorità portuale (decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2007);

in data 15 ottobre 2008 la competente Commissione consultiva aveva espresso il parere (pur non vincolante in base a quanto stabilito dal citato articolo 16, comma 7, della legge n. 84 del 1994) che il numero massimo delle autorizzazioni per lo svolgimento di operazioni portuali nell'anno 2009 dovesse essere stabilito in due;

l'autorizzazione n. 62/2009/Tecnica, di cui in premessa, sarebbe stata rilasciata in assenza dei requisiti previsti dal comma 3 dell'articolo 16 della legge n. 84 del 1994 e dall'articolo 3 del decreto ministeriale 31 marzo 1995, n. 585 («Regolamento recante la disciplina per il rilascio, la sospensione e la revoca delle autorizzazioni per l'esercizio di attività portuali»);

proprio a causa di ciò, la stessa autorizzazione era condizionata a pena di decadenza (secondo quanto stabilito ai punti n. 2 e n. 3 della stessa) all'acquisizione da parte dell'allora società Eguseamar srl della «piena ed effettiva disponibilità di tutti i mezzi e di tutto il personale in-

dicati con riferimento al proprio programma operativo», condizione che, secondo quanto denunciato anche dalle organizzazioni sindacali, non sarebbe stata rispettata;

a seguito di un'istruttoria effettuata dal Ministero dei trasporti (ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 84 del 1994), che aveva registrato nel triennio precedente una netta insufficienza del traffico portuale, l'Autorità portuale di Trapani era stata soppressa con il decreto del Presidente della Repubblica 5 ottobre 2007,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dell'attuale situazione del porto di Trapani come sopra esposta;

quali iniziative intenda porre in essere, nell'ambito delle proprie competenze, al fine di verificare l'operato dell'Autorità marittima del porto di Trapani relativamente al rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di operazioni portuali.

(4-02682)

(11 febbraio 2010)

Risposta. – La questione è da tempo all'attenzione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per quanto riguarda i contenziosi posti in essere dalle imprese autorizzate allo svolgimento delle operazioni portuali nel porto di Trapani. Dal punto di vista della legittimità essa si è recentemente risolta in quanto detti contenziosi si sono conclusi con il riconoscimento della correttezza dell'operato della Capitaneria di porto di Trapani nella materia in esame. Nel merito, tuttavia, vista la generalizzata riduzione dei traffici nei porti nazionali, le imprese suddette si sono trovate a dover fronteggiare una riduzione consistente della propria attività.

Nella giornata del 6 marzo 2010, si è tenuto un incontro con i legali rappresentanti delle due imprese portuali concorrenti S.C.S. S.r.l. e TRIDENT S.r.l. presso i locali della Capitaneria di porto di Trapani e dall'esito del predetto incontro, i lavoratori dell'impresa S.C.S. S.r.l. ed i rappresentanti dell'organizzazione sindacale di categoria FIT CISL hanno ricevuto le rassicurazioni richieste per la tutela dei livelli occupazionali e hanno, pertanto, dichiarato concluso lo stato di agitazione in atto dal 19 gennaio 2010.

Circa il rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di operazioni portuali, si fa presente quanto segue.

La Capitaneria di porto di Trapani a conclusione dei relativi *iter* istruttori, con il preventivo parere favorevole, all'unanimità dei presenti, della Commissione consultiva locale ha provveduto al rilascio di tre autorizzazioni all'esercizio di operazioni portuali nel porto di Trapani per l'anno 2010 a favore delle tre imprese richiedenti, ossia la S.C.S. S.rl., l'impresa portuale di Trapani S.r.l. e a TRIDENT S.r.l.

Con l'introduzione nel mercato di un terzo soggetto autorizzato allo svolgimento delle operazioni portuali, le tariffe adottate dalle imprese por-

tuali nel 2010 risultano generalmente ridotte rispetto a quelle effettuate nel 2009.

Da un esame dei tariffari prodotti dalle tre imprese per l'anno in corso, emerge chiaramente che la S.C.S. S.rl. ha abbassato i corrispettivi massimi delle proprie prestazioni rispetto all'anno 2009. L'Impresa portuale di Trapani S.r.l. ha mantenuto pressoché immutato, salvo variazioni centesimali, il proprio tariffario. La TRIDENT S.r.l ha aumentato le proprie tariffe massime relativamente alla movimentazione di *containers* mantenendo invece immutate quelle concernenti le altre tipologie di traffico.

Per quanto riguarda l'attività di raccomandatario marittimo nel porto di Trapani essa è svolta da altre tre agenzie, ossia la SECEMAR S.r.l., la SIKANIA SHIPPING S.r.l. e l'Agenzia MORANA LUIGI delle quali le prime due, così come quelle afferenti al gruppo TRIDENT, operano anche nella qualità di spedizionieri doganali.

Si fa presente, inoltre, che le agenzie marittime facenti capo alla famiglia PANFALONE hanno acquisito una buona fetta di mercato della raccomandazione marittima nel settore del trasporto Lo/Lo ed in quello crocieristico, in aggiunta al traffico Ro/Ro svolto dalle unità di linea passeggeri della SIREMAR e della Società INARME (Grimaldi Napoli).

15.02.2010 LEYLA KALKAVAN container T.T.L. R. SANGES
20.02.2010 ECEM KALKAVAN container T.T.L. R. SANGES
25.02.2010 KATERINO Blocchi di marmo T.T.L./S.C.S. R. SANGES
27.02.2010 ALKIN KALKAVAN container T.T.L. R. SANGES
01.02.2010 GOODNESS coil S.C.S. R. SANGES

Dall'esame del prospetto, si evince che vi è una suddivisione delle commesse fra le imprese portuali sulla base delle merci movimentate. In particolare la TRIDENT è stata la sola impresa a movimentare *containers*, in forza degli accordi commerciali con le Società TARDS e HAPAG LLOYD, mentre nella movimentazione di altri prodotti tipo marmo, componenti torri coliche, *coils* e sale ha operato anche la S.C.S. Si rileva, al riguardo, che nonostante nella quasi totalità dei casi esposti sia intervenuta l'Agenzia marittima raccomandataria «R. SANGS» del gruppo Trident, l'impresa portuale S.C.S. ha comunque effettuato la movimentazione del carico, dimostrando, che l'attività del raccomandatario marittimo non ha avuto, nella circostanza, effetti restrittivi sulla concorrenza delle operazioni portuali.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

MATTEOLI

(5 maggio 2010)

PEDICA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

nel mese di aprile 2009 la società Alitalia SpA ha inviato ai suoi clienti una lettera, a firma dell'amministratore delegato della stessa compagnia aerea, dottor Rocco Sabelli, con la quale presentava alcune agevolazioni riservate ai soci del *club* denominato «Ulisse»;

con la medesima lettera, l'amministratore delegato invitava anche ad approfittare della speciale offerta per «sottoscrivere la nostra Alitalia Card Premium American Express, alla quale potrà aderire chiamando il numero verde 800.18.19.19 e utilizzando il *voucher* allegato e il suo codice promozionale»;

il *voucher* riporta l'indicazione «ecco come richiedere Alitalia Card Premium American Express. Per accedere all'offerta le basta chiamare il numero verde 800.18.19.19 e comunicare il suo nome e cognome e codice promozionale riportato sulla lettera». L'asterisco associato a quanto trascritto rimanda all'indicazione riportata in basso con caratteri minori «Quota associativa gratuita per il primo anno (...) Offerta soggetta a termini e condizioni del Regolamento Generale della Carta American Express»;

chiamando il numero di telefono indicato, l'utente accede direttamente al *call center* della società American Express, ove, a fronte di richieste circa le condizioni finanziarie dell'offerta, l'operatore telefonico illustra esclusivamente i vantaggi della carta di credito proposta, connessi anche con l'accumulo dei cosiddetti punti «Mille miglia Alitalia», e, solo alla terza istanza concernente le effettive condizioni finanziarie correlate all'attivazione della carta, l'operatore ammette che la stessa ha un costo, rilevante, a partire dal secondo anno, mentre non sa fornire dati certi circa l'esistenza di costi per l'esercizio del diritto di recesso entro il primo anno;

secondo l'articolo 22 del Codice del consumo (decreto legislativo n. 206 del 2005) è considerata omissione ingannevole «una pratica commerciale che nella fattispecie concreta, tenuto conto di tutte le caratteristiche e circostanze del caso, nonché dei limiti del mezzo di comunicazione impiegato, omette informazioni rilevanti di cui il consumatore medio ha bisogno in tale contesto per prendere una decisione consapevole di natura commerciale e induce o è idonea ad indurre in tal modo il consumatore medio ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso». Omissione ingannevole è considerato anche l'occultamento o la presentazione in modo oscuro, incomprensibile, ambiguo o intempestivo delle informazioni rilevanti già indicate nella norma o la mancata indicazione dell'intento commerciale della pratica stessa qualora questi non risultino già evidenti dal contesto, quando, nell'uno o nell'altro caso, ciò induce o è idoneo a indurre il consumatore medio ad assumere una decisione di natura commerciale che non avrebbe altrimenti preso;

da quanto descritto sinora si evince un *fumus* di illiceità della comunicazione fatta recapitare da Alitalia SpA ai suoi clienti, in quanto non appare chiaramente desumibile dalla stessa che l'intento della lettera sia di carattere promozionale nei confronti della società American Express, né

sono sufficienti le informazioni circa i costi che vengono fornite al consumatore, neppure a seguito di una analisi globale della comunicazione, sia nella sua forma scritta che in quella orale veicolata tramite *call center*;

i principali quotidiani economici hanno riportato, in data 24 aprile 2009, la notizia che la società American Express ha chiuso il bilancio del primo trimestre con un calo degli utili pari al 56 per cento rispetto allo scorso anno, ed in data 6 aprile 2009 la società si è vista dimezzare l'utile per azione. Le condizioni finanziarie di Alitalia Cai SpA, parimenti, non sono floride, e nel piano industriale del gruppo soltanto nell'arco di tre anni sono ipotizzate possibilità di realizzare degli utili;

la descritta operazione commerciale, che appare manifestamente scorretta in quanto omissiva di informazioni rilevanti ed ingannevole sulla sua natura promozionale, sembra all'interrogante un tentativo commerciale realizzato dalle due aziende menzionate per sanare i gravi problemi finanziari a danni del consumatore,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano di intervenire, per quanto di propria competenza, anche attivando in tal senso l'Autorità garante della concorrenza e del mercato, al fine di chiarire la reale natura dell'operazione commerciale promossa dalle società Alitalia Cai e American Express, così da tutelare i consumatori nel diritto a ricevere una chiara informazione che permetta loro di assumere una decisione di natura commerciale corretta.

(4-01462)

(5 maggio 2009)

Risposta. – In merito a quanto segnalato nell'atto in esame, si fa presente che il Ministero ha provveduto a trasmettere, ai sensi dell'articolo 27 del codice del consumo, la segnalazione stessa all'Autorità Garante della concorrenza e del mercato, cui spetta la competenza esclusiva relativamente all'accertamento delle violazioni in materia di pratiche commerciali scorrette e all'irrogazione delle eventuali sanzioni recate agli articoli 18 e seguenti del codice del consumo.

Recentemente, la predetta Autorità ha comunicato al Ministero che, nell'adunanza del 4 febbraio 2010, valutati i fatti denunciati, ha deliberato che, allo stato, non vi siano i presupposti per un provvedimento istruttorio della fattispecie segnalata, sulla base del decreto legislativo 6 settembre 2005, n. 206, recante Codice dei Consumo, come modificato dal decreto legislativo 2 agosto 2007, n. 146.

In particolare, l'Autorità ha precisato che, esaminata la fattispecie, non ha rilevato alcun profilo di ingannevolezza, in quanto il messaggio in questione, da un lato, specificava «quota associativa gratuita per il primo anno (...) Offerta soggetta a termini e condizioni dei Regolamento Generale American Express» e, dall'altro, invitava i destinatari dell'offerta a contattare il *call center,* indicando appunto le modalità da seguire per ricevere informazioni puntuali circa i termini e le limitazioni della promozione in questione.

Inoltre, ha precisato che, anche sul sito www.americaexpress.com, la promozione in questione indica in modo chiaro che la gratuità della carta è limitata al primo anno e indica i costi della stessa a partire dal secondo anno e, altresì, che i termini del regolamento presenti *on line* risultano dettagliati e facilmente accessbili.

Il Sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico
Saglia

(29 aprile 2010)

POLI BORTONE. – *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

Trenitalia ha stabilito, che il 13 dicembre 2009 entrerà in vigore il nuovo orario, con conseguente rimodulazione delle tratte ferroviarie;

l'introduzione del nuovo orario comporterà anche il taglio, a giudizio dell'interrogante, ingiustificato di alcune tratte che normalmente venivano effettuate dai treni a lunga percorrenza come il Lecce-Torino;

a quanto risulta all'interrogante, rispetto ad una palese diminuzione dei vettori Centro-Sud si assisterà ad un considerevole aumento dei treni da e verso le regioni settentrionali;

ad opinione dell'interrogante, la natura monopolistica di Trenitalia ha evidenziato, nel corso degli anni, un sostanziale disinteresse dell'azienda nei confronti dei territori del Sud, favorendo, al contrario, il Nord del Paese;

per la Puglia, come si evince dal progetto per l'alta velocità in Italia, saranno totalmente escluse dalla rete ferroviaria le città di Lecce, Brindisi e Taranto;

i tagli hanno fortemente penalizzato il Salento, un territorio prettamente turistico che necessita maggiormente di mezzi di trasporto veloci, costanti ed efficienti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non reputi giusto intervenire, attraverso azioni di competenza, al fine di sanare questa discrepanza di trattamento tra Nord e Sud;

se sia oltremodo necessario, fare chiarezza sulle effettive intenzioni di Trenitalia in materia di alta velocità e di treni a lunga percorrenza per quel che riguarda il Salento;

se il Ministro in indirizzo non reputi opportuno promuovere azioni volte a prevedere, anche tramite l'istituzione *bonus ad hoc*, la riduzione del costo dei biglietti, pari ad almeno il 50 per cento del prezzo, per i treni a lunga percorrenza che hanno come base di partenza e/o arrivo una città della Puglia in ragione del disagio e degli alti costi subiti dai passeggeri. (4-02406)

(15 dicembre 2009)

Risposta. – A partire dal nuovo orario in vigore dal 13 dicembre 2009, con il completamento dell'Alta Velocità, è stato ridisegnato il sistema dei collegamenti ferroviari di media/lunga percorrenza su diverse direttrici, tenendo conto delle nuove opportunità offerte dal sistema Alta velocità.

In tale ambito, la coppia di treni Eurostar City 9766/9763 Lecce-Torino e viceversa, effettuata in regime di mercato, senza alcuna contribuzione pubblica, non è stata confermata nel nuovo orario in quanto, come per altre direttrici, anche per i collegamenti tra Torino e Puglia, l'interscambio con l'Alta Velocità consente una considerevole riduzione dei tempi di percorrenza rispetto ai collegamenti diretti precedentemente previsti. I sistemi con interscambio, se da un lato comportano l'esigenza di cambiare treno, dall'altro consentono di estendere i benefici di velocizzazione dell'Alta Velocità anche a località che non siano direttamente interessate dai nuovi tracciati ad alta velocità.

Va, comunque, evidenziato che il Ministero ha incluso, nell'ambito dei treni ammessi al contributo statale e regolati dal nuovo contratto di servizio tra lo stesso Ministero e Trenitalia (Servizio Universale), un nuovo collegamento diretto Lecce-Torino e viceversa, che è stato attivato dal 1º marzo 2010.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti
Matteoli

(4 maggio 2010)