

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 2500

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**ANDÒ, BARBALACE, ALAGNA, FIORINO, AMODEO**

*Presentata il 31 gennaio 1985*

### Riduzione delle tariffe aeree per la Sicilia

ONOREVOLI COLLEGHI! — Nonostante il processo di razionalizzazione della struttura tariffaria avviato in questi ultimi anni dagli organi amministrativi competenti, le tariffe aeree nazionali permangono a livelli sostenuti, specie per i collegamenti di lunga percorrenza, tra i quali cade, ovviamente, la maggior parte dei servizi interessanti la regione Sicilia.

Ciò risulta evidente da quanto segue:

9<sup>a</sup> - 10<sup>a</sup> fascia tariffaria - L. 190.500 (oltre 800 chilometri): Milano-Trapani, Milano-Palermo, Milano-Catania; Genova-Catania; Torino-Palermo, Torino-Catania, Torino-Trapani; Venezia-Palermo, Venezia-Catania;

8<sup>a</sup> fascia tariffaria - L. 173.500 (da 700 a 799 chilometri): Genova-Trapani, Genova-Palermo; Pisa-Catania; Bologna-Palermo.

Le tariffe sopra indicate attengono ovviamente ad un viaggio individuale di sola andata.

Un viaggio di andata e ritorno Milano-Palermo raggiunge le quattrocento mila lire e per un gruppo familiare di tre persone supera ampiamente il milione.

Se raffrontate, come in più occasioni è stato fatto, con tariffe di collegamenti domestici di altri paesi europei e di eguale percorrenza, le tariffe italiane risultano a queste allineate sia in termini assoluti che reali, cioè in rapporto anche al potere di acquisto delle varie monete.

Va tenuto conto però del fatto che in altri paesi europei, come ad esempio in Inghilterra, il ventaglio tariffario offerto al pubblico, a differenza di quello italiano, è assai variegato.

Tariffe per anziani, per gruppi familiari, per viaggi a prenotazione anticipata ecc.

offrono all'utenza, nella sua varia tipologia, ampie possibilità di accesso ad un mezzo veloce ed insieme conveniente di trasporto.

La situazione di alte tariffe presente nel nostro paese si affianca viceversa a limitate o nulle possibilità di riduzioni.

Tra queste il cosiddetto *nastro verde*, pari al 30 per cento della tariffa ordinaria, si applica solo su alcune direttrici e nella maggior parte dei casi ad un solo volo della giornata.

Tale riduzione è nata peraltro non tanto come agevolazione diretta all'utenza, bensì quale scelta economica del vettore volta ad elevare il coefficiente di occupazione di alcuni voli ad orari particolarmente scomodi e come tali disertati dall'utenza.

Si è voluto cioè con tale sconto attrarre verso il trasporto aereo — su specifici voli — un potenziale di utenza marginale ed altresì, anche se in misura limitata, dirottare su un volo *nastro verde* parte dei passeggeri altrimenti concentrati su un solo volo — in genere quello o quelli della prima mattina o, per il rientro, della fine giornata — contenendo così in parte anche possibili fenomeni di *overbooking*.

L'applicazione dello sconto *nastro verde* viene pertanto calibrata dal vettore, esclusivamente in base a valutazioni di ordine economico e non già sociale, il quale decide su quale direttrice e su quale volo della giornata essa sia più conveniente.

Al di fuori di tale forma di sconto, il cittadino italiano in genere non ha in pratica altre forme di riduzioni in giorni lavorativi della settimana. Tariffe alte e rigide, quindi, che penalizzano quella parte di utenza costretta, da lunghe percorrenze, al mezzo aereo.

I collegamenti della Sicilia con il nord Italia sono tra quelli esclusi dalla riduzione *nastro verde* e conseguentemente al siciliano che debba recarsi a Milano od a Torino eccetera, non è offerta in pratica alcuna alternativa alla piena tariffa ordinaria, assai elevata. Viceversa su Roma tale possibilità esiste per i collegamenti da Palermo e da Catania; peraltro da

Catania solo sul volo delle ore 11,30 e da Palermo limitatamente al volo delle ore 20,00 con il che eliminandosi il beneficio della riduzione per la necessità di un pernottamento.

Alternativa al mezzo aereo offerta al passeggero da/per la Sicilia è un viaggio in ferrovia defatigante ed assolutamente anacronistico con i « tempi » che scandiscono la vita moderna di un paese civile.

Si riportano di seguito gli orari relativi a due collegamenti ferroviari tra Palermo e le capitali, economica e politica, del nostro paese:

treno *Aurora* (rapido): parte da Palermo alle 8,55; arriva a Roma alle 21,10 ove alle 22,23 vi è coincidenza per Milano con arrivo alle ore 06,15 del mattino successivo;

treno 572 (espresso): parte da Palermo alle 15,10 ed arriva a Milano alle 13,40 del giorno dopo.

Più di quarantotto ore, quindi, minimo, per un viaggio « lampo » di andata e ritorno tra Palermo e Milano.

Scioperi ed i frequenti ritardi dei treni provenienti dal sud, determinano, specie nella stagione estiva, condizioni di estremo grave disagio per il passeggero proveniente dalla Sicilia.

In relazione a quanto sopra, si rende necessario ed equo sotto un profilo sociale che alla regione Sicilia venga riconosciuto, in relazione alla propria posizione geografica, una situazione di privilegio tariffario al pari di quella già da anni decretata nei confronti della utenza sarda.

I collegamenti aerei Cagliari-Roma ed Alghero-Roma infatti, in considerazione della insularità della regione e della assenza di valide alternative di trasporto, sono stati sottotariffati del 30 per cento circa, rispetto ad un collegamento di eguale percorrenza ma interamente continentale:

Alghero-Roma, chilometri 357 e Cagliari-Roma, chilometri 393: L. 74.500, sola andata; L. 149.000, andata e ritorno.

Sul Cagliari-Roma si applica inoltre il *nastro verde* riducendosi conseguentemente la relativa tariffa, per una sola frequenza giornaliera, a L. 52.500.

L'abbattimento tariffario disposto in sede governativa nei confronti dei due collegamenti sardi per ovvi ed indiscutibili motivi di ordine sociale, politico ed economico, non è stato viceversa fino ad oggi riconosciuto anche alla regione Sicilia essendo prevalso per questa un criterio di perifericità.

Se tale argomentazione può avere una propria validità per il centro Italia nei cui confronti la Sicilia si pone, in vero, al pari di altre regioni egualmente decentrate, scarsa validità trova viceversa, per

quanto appena detto, nei confronti di città del nord Italia.

L'alto flusso di passeggeri diretti dalla Sicilia verso il nord Italia inoltre ed i coefficienti di occupazione registrati sui voli da Palermo e Catania per Milano e Roma — tra i più alti della intera rete nazionale — indicano la insostituibilità e necessità del mezzo aereo per l'isola della Sicilia.

Si propone pertanto che almeno sul primo punto di arrivo continentale, Roma, i siciliani possano godere di una agevolazione tariffaria, pari a quella disposta per i sardi, che consenta loro una prosecuzione su destinazioni ultronee, via treno o aereo, con risparmi finali in termini sia temporali sia economici.

## PROPOSTA DI LEGGE

—

### ART. 1.

In considerazione della insularità ed estrema perifericità della regione Sicilia, la tariffa aerea relativa al collegamento Palermo-Roma e viceversa è ridotta del 30 per cento e quella relativa al collegamento Catania-Roma e viceversa del 25 per cento.

### ART. 2.

Al ripianamento di tale abbattimento si provvede, a favore del vettore aereo concessionario, con specifico contributo statale secondo le modalità stabilite dalle leggi e regolamenti vigenti.