



---

Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO  
RESOCONTO STENOGRAFICO  
ALLEGATI

**ASSEMBLEA**

6<sup>a</sup> seduta pubblica  
mercoledì 21 maggio 2008

Presidenza del presidente Schifani  
e della vice presidente Bonino

**INDICE GENERALE**

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i> . . . . .	Pag. V-XIV
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i> . . . . .	1-46
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i> . . . . .	47-48
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i> . . . . .	49-89

## INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>			
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>			
<b>PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTORNICO</b> . . . . .	Pag. 1		
<b>DISEGNI DI LEGGE</b>			
Annunzio di presentazione . . . . .	1		
<b>SULLA LETTERA DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA DI TRASMISSIONE DI UNA PETIZIONE IN MATERIA DI POLITICHE PER LA FAMIGLIA</b>			
PRESIDENTE . . . . .	2		
<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>			
PRESIDENTE . . . . .	2		
<b>CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA</b> . . . . .	3		
<b>COMMISSIONI PERMANENTI, GIUNTA DELLE ELEZIONI E DELLE IMMUNITÀ PARLAMENTARI E COMITATO PARLAMENTARE PER LA SICUREZZA DELLA REPUBBLICA</b>			
Costituzione . . . . .	7		
<b>SULL'ADOZIONE DI INIZIATIVE PER COMMEMORARE IL 30° ANNIVERSARIO DELL'ASSASSINIO DI ALDO MORO</b>			
PRESIDENTE . . . . .	7, 8		
ZANDA (PD) . . . . .	7		
BELISARIO (IdV) . . . . .	7, 8		
PISANU (PdL) . . . . .	8		
<b>SULLA CONVOCAZIONE DELLE COMMISSIONI PERMANENTI</b>			
PRESIDENTE . . . . .	8, 9		
DIVINA (LNP) . . . . .	8		
		<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
		<b>Discussione e approvazione:</b>	
		<b>(4) Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Relazione orale):</b>	
		GRILLO (PdL), relatore . . . . .	Pag. 9
		BONINO (PD) . . . . .	11, 13
		BODEGA (LNP) . . . . .	13
		LEGNINI (PD) . . . . .	15
		LANNUTTI (IdV) . . . . .	18
		RIZZI (LNP) . . . . .	19
		<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	20
		<b>DISEGNI DI LEGGE</b>	
		<b>Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4:</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	21, 22, 23 e passim
		GIARETTA (PD) . . . . .	21
		CARLINO (IdV) . . . . .	22
		VIMERCATI (PD) . . . . .	23
		LEONI (LNP) . . . . .	25
		BUBBICO (PD) . . . . .	27, 28, 29
		Izzo (PdL) . . . . .	29, 30
		GRILLO (PdL), relatore . . . . .	32, 33
		VEGAS, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze . . . . .	34
		PINZGER (UDC-SVP-Aut) . . . . .	35
		GIAMBRONE (IdV) . . . . .	37
		DIVINA (LNP) . . . . .	39
		ZANDA (PD) . . . . .	41
		CICOLANI (PdL) . . . . .	43
		<b>SUI LAVORI DEL SENATO</b>	
		PRESIDENTE . . . . .	45
		<b>ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI MARTEDÌ 27 MAGGIO 2008</b> . . . . .	46
		<i>ALLEGATO A</i>	
		<b>DISEGNO DI LEGGE N. 4:</b>	
		Articolo 1 del disegno di legge di conversione . . . . .	47

**Decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80:**Articoli 1 e 2 ..... *Pag.* 47*ALLEGATO B***CONGEDI E MISSIONI** ..... 49**GRUPPI PARLAMENTARI**

Ufficio di Presidenza ..... 49

**DISEGNI DI LEGGE**

Annunzio di presentazione ..... 49

Ritiro ..... 56

**CAMERA DEI DEPUTATI**Ufficio di Presidenza ..... *Pag.* 56**PARLAMENTO EUROPEO**

Trasmissione di documenti ..... 56

**INTERROGAZIONI**

Annunzio ..... 46

Interrogazioni ..... 58

*AVVISO DI RETTIFICA* ..... 89

## **RESOCONTO SOMMARIO**

### **Presidenza del presidente SCHIFANI**

*La seduta inizia alle ore 10,33.*

*Il Senato approva il processo verbale della seduta del 15 maggio.*

#### **Comunicazioni della Presidenza**

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

#### **Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico**

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 10,36 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

#### **Disegni di legge, annuncio di presentazione**

PRESIDENTE. Comunica che in data 16 maggio il Presidente del Consiglio ha presentato il disegno di legge n. 585, di conversione del decreto-legge n. 85, recante misure urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo.

#### **Sulla lettera del Presidente della Repubblica di trasmissione di una petizione in materia di politiche per la famiglia**

PRESIDENTE. Comunica che il Presidente della Repubblica ha trasmesso una petizione di cittadini per il riconoscimento di agevolazioni ai nuclei familiari e ha invitato il Parlamento a dedicare al tema un'atten-

zione particolare. La petizione sarà assegnata per l'esame alle Commissioni competenti.

### **Calendario dei lavori dell'Assemblea**

PRESIDENTE. Comunica le determinazioni assunte dalla Conferenza dei Capigruppo in ordine al calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 26 maggio al 5 giugno. Avverte, in particolare, che nella seduta antimeridiana di martedì prossimo il Ministro degli affari esteri renderà un'informativa sugli sviluppi della situazione in Libano.

### **Commissioni permanenti, Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari e Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, costituzione**

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 29, comma 1, del Regolamento, comunica gli orari di convocazione per la costituzione degli organi in titolo.

DIVINA (*LNP*). In considerazione del fatto che alcuni senatori sono stati designati in più Commissioni, chiede al Presidente che le urne per la costituzione degli Uffici di Presidenza rimangano aperte per un tempo congruo.

PRESIDENTE. Sarà cura della Presidenza dare indicazioni in tal senso ai Presidenti provvisori.

### **Sull'adozione di iniziative per commemorare il 30° anniversario dell'assassinio di Aldo Moro**

ZANDA (*PD*). Chiede al Presidente un'iniziativa che consenta all'Assemblea di ricordare lo statista Aldo Moro nel trentesimo anniversario del suo assassinio. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Rizzi*).

BELISARIO (*IdV*). Condivide la sollecitazione del senatore Zanda.

PISANU (*PdL*). Si associa alla richiesta dei colleghi, peraltro già avanzata in modo informale nelle scorse settimane.

PRESIDENTE. La Presidenza si impegna a verificare la disponibilità dei Gruppi a venire incontro alla richiesta avanzata.

**Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**(4) Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Relazione orale)**

GRILLO, *relatore*. Il decreto-legge eroga un prestito ad Alitalia per assicurare la continuità del servizio pubblico di trasporto aereo e per non compromettere la conclusione del processo di privatizzazione, in una fase nella quale, peraltro, l'aumento del prezzo del petrolio ha aggravato la crisi di liquidità della compagnia di bandiera. Il prestito a breve termine è erogato a un tasso di interesse di mercato e non incide negativamente sui saldi finanza pubblica. L'esame in Commissione è stato circoscritto al contenuto del provvedimento, ma è condivisa l'esigenza di una discussione più ampia sulle prospettive strategiche per Alitalia, anche al fine di ottenere dal Governo assicurazioni sulle modalità di rilancio dell'azienda e sull'ammissibilità europea dell'intervento che non deve configurarsi come aiuto di Stato. Anche per ragioni di coesione sociale e territoriale, sollecita una rapida conversione del decreto-legge. *(Applausi dai Gruppi PdL e LNP)*.

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

BONINO *(PD)*. Il presidente del Consiglio Berlusconi vanta l'intera responsabilità politica del decreto-legge, che ha sollecitato al Governo dimissionario e del quale ha quantificato l'entità. Proprio per sottolineare tale responsabilità, i senatori della componente radicale del Partito democratico non parteciperanno al voto di un provvedimento che rischia di incorrere nella censura della Commissione europea per violazione delle regole sulla concorrenza. Infatti, non è lecito parlare di prestito ponte dopo che si è provocato il fallimento della trattativa con Air France e non si è ancora palesata la nuova cordata acquirente strumentalmente evocata dal centrodestra nel corso della campagna elettorale. Negli ultimi anni la compagnia di bandiera ha accumulato perdite enormi e sopravvive soltanto grazie agli aiuti di Stato: il Governo in carica conosce la situazione, avendone condiviso la responsabilità nelle precedenti esperienze alla guida del Paese, ed anziché preoccuparsi di una malintesa italianità, dovrebbe evitare l'ulteriore indebolimento del valore dell'azienda. *(Applausi dal Gruppo PD e del senatore Longo. Congratulazioni)*.

BODEGA *(LNP)*. Il contenuto del provvedimento in esame è circoscritto all'erogazione di un prestito di breve termine, che sarà gravato da un tasso di interesse di mercato e che dovrà essere necessariamente restituito entro la fine dell'anno in corso per non avere effetti negativi sui saldi di finanza pubblica. Esso offre una risposta alla crisi di liquidità dell'Alitalia, la cui urgenza è palesata anche dai dati finanziari relativi al primo trimestre dell'anno in corso, al fine di garantire la continuità ope-

rativa nel servizio di trasporto aereo e di consentire l'individuazione di soluzioni industriali ottimali per la privatizzazione della compagnia, che fughino le preoccupazioni dei lavoratori, rilancino l'azienda, fiaccata da anni di gestione inefficiente e clientelare, e non vadano a detrimento del sistema economico italiano e in particolare di quello del Nord del Paese. Sarà infatti essenziale valorizzare il ruolo di Malpensa, un grande aeroporto europeo in forte sviluppo, che accresce il potenziale competitivo del Nord e dell'intera Italia e che l'accordo con Air France-KLM, su cui ha lavorato il precedente Governo, avrebbe fortemente sacrificato. *(Applausi dai Gruppi LNP e PdL).*

LEGNINI (PD). Esiste un nesso evidente tra l'efficacia del prestito concesso ad Alitalia dal provvedimento in esame e il tempestivo concretizzarsi di una soluzione, che porti alla privatizzazione della compagnia aerea e ad un valido piano industriale e di risanamento, che al momento manca e sui cui il Governo ha il dovere di chiarire le proprie intenzioni. L'inderogabile necessità di provvedere con urgenza alla privatizzazione della compagnia era già stata individuata dal Ministero dell'economia del Governo Prodi ed è confermata dalle perdite d'esercizio registrate nel primo trimestre dell'anno in corso, che rendono verosimile l'attuale esistenza di una condizione di insolvenza della compagnia aerea e la riduzione del suo capitale sociale al di sotto del limite legale. La mancanza di trasparenza dell'operato dell'Esecutivo in carica è inoltre testimoniata dal diniego nei confronti della richiesta avanzata dall'opposizione di provvedere ad un'immediata audizione del Ministro dell'economia e del vertice di Alitalia e dall'operato di Bruno Ermolli, manager del gruppo Fininvest che, qualificandosi come incaricato del Presidente del Consiglio, ha richiesto di visionare i documenti contabili della compagnia, senza presentare un mandato né da parte di possibili acquirenti né da parte di Palazzo Chigi. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Peterlini).*

LANNUTTI (IdV). La cospicua somma che viene predisposta con il provvedimento in esame potrà concedere solo un breve periodo di ristoro alle esauste finanze della compagnia aerea, il cui destino industriale è quanto mai dubbio. Pur non nutrendo pregiudizi nei confronti di eventuali cordate industriali italiane, è però necessario che esse propongano un piano adatto al rilancio della compagnia, che assicuri standard di qualità adeguati nei servizi e garanzie ai lavoratori. Preoccupa invece il ruolo che potrebbe essere destinata a svolgere nei futuri assetti societari la compagnia Air One, che appare inadeguata ad un'operazione di tale portata finanziaria e la cui ventilata fusione con Alitalia porterebbe ad una distorsione della concorrenza, ad esempio creando una situazione di pressoché totale monopolio sulla tratta Roma-Milano, che andrebbe a detrimento della clientela. È necessario, infine, provvedere quanto prima all'ottimizzazione del sistema aeroportuale italiano che preveda una liberalizzazione degli *slot* e un sistema più concorrenziale, efficiente e razionale attraverso

un adeguato piano nazionale del trasporto aereo. (*Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Giaretta*).

RIZZI (*LNP*). Il radicale ridimensionamento dei voli di Alitalia sull'aeroporto di Malpensa, frutto della sciagurata trattativa con Air France-KLM che fortunatamente è stata interrotta, ha condotto alla necessità di provvedimenti di cassa integrazione e di prepensionamento per un cospicuo numero di lavoratori dell'aeroporto milanese e ad un'elevata serie di esuberi nelle aziende dell'indotto. Tale scelta, oltre ad essersi rivelata nefasta per le sorti della compagnia aerea, che ha visto aumentare le sue perdite, non ha tenuto in debita considerazione il ruolo strategico dell'aeroporto di Malpensa, che rappresenta il principale scalo intercontinentale italiano e a cui deve essere data priorità all'interno del sistema aeroportuale nazionale. Auspica dunque che Alitalia venga ceduta ad una cordata di imprenditori seria ed in grado di mettere in campo un piano industriale che ne risollevi le sorti: qualora ciò non si rivelasse possibile, sarebbe meglio dismettere del tutto la compagnia aerea e lasciare che gli spazi dell'aeroporto di Malpensa vengano acquistati da altre compagnie. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni*).

### **Sui lavori del Senato**

PRESIDENTE. A seguito di intese intercorse con i Presidenti dei Gruppi parlamentari, comunica che mercoledì 28 maggio la Presidenza svolgerà una commemorazione solenne della figura di Aldo Moro, in occasione del 30° anniversario della sua morte, cui seguirà un dibattito limitato ad un intervento per Gruppo.

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4**

GIARETTA (*PD*). È censurabile che il Governo non presenti ancora un piano serio e organico di rilancio dell'Alitalia, specie in considerazione del fatto che la proposta avanzata da Air France, l'unica valida ed efficace ai fini della salvezza della compagnia nonostante le negative conseguenze sul piano occupazionale, è decaduta a causa dell'atteggiamento irresponsabile tenuto dalla maggioranza nel corso della campagna elettorale. Quanto al contenuto del decreto-legge, che il Gruppo PD voterà per senso di responsabilità, emergono problemi di compatibilità con la normativa europea e non è inoltre chiaro con quali risorse l'Alitalia sarà in grado di rimborsare il prestito entro la fine dell'anno a causa della sua gravissima situazione finanziaria. È infine da rigettare l'accusa al precedente Governo di non aver cercato soluzioni per il rilancio della compagnia e molteplici appaiono le riserve in ordine alla cordata che si sta organizzando in ambienti vicini al Presidente del Consiglio, posto che non se ne conoscono i

soggetti coinvolti e le modalità di valutazione dell'operazione. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni*).

CARLINO (*IdV*). L'Italia dei Valori voterà a favore del decreto-legge in esame, il quale definisce in modo chiaro le modalità di erogazione di un prestito reso urgente dalla grave situazione in cui versa la compagnia Alitalia e tale da rendere disponibile un tempo maggiore per la definizione di un piano di rilancio. Nello stigmatizzare il comportamento di chi, nel corso della campagna elettorale, ha utilizzato la vicenda Alitalia per fini propagandistici, auspica che i 300 milioni di euro prestati vengano utilizzati in modo efficace, evitando tagli del personale ingiustificati e dolorosi. Rileva in conclusione l'esigenza di tenere in debita considerazione la rilevanza dello scalo di Malpensa, specie in previsione dell'Expo 2015 che si terrà nella città di Milano. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

VIMERCATI (*PD*). La situazione finanziaria in cui versa la compagnia Alitalia è estremamente grave e le cause individuate dal consiglio di amministrazione sono rinvenibili nel forte incremento del prezzo del carburante, rispetto al quale l'azienda non gode di copertura assicurativa, e nell'erosione della sua credibilità commerciale, con conseguente calo del volume dei passeggeri. Il decreto-legge in esame, certo utile per evitare il fallimento dell'azienda, deve tuttavia inserirsi nel quadro di un più organico piano di rilancio che spetta al Governo presentare in tempi ormai non più rinviabili, pena il commissariamento della compagnia. Nell'invitare il Governo ad assumere una posizione chiara anche in ordine al futuro dello scalo di Malpensa, stigmatizza le posizioni assunte dalla maggioranza nel corso della campagna elettorale, a causa delle quali non ha avuto seguito la proposta di Air France, l'unica valida e concreta e in grado di consentire il rilancio dell'Alitalia sia pure attraverso l'assunzione di inevitabili sacrifici. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

LEONI (*LNP*). Nel dichiarare il voto favorevole al decreto-legge in esame, esprime forti perplessità sulla proposta di Air France, volta a favorire gli interessi economici e turistici d'Oltralpe e quindi chiaramente impostata alla penalizzazione dello scalo di Malpensa, il quale invece ha la naturale funzione di garantire la presenza di una grande struttura dedita al trasporto intercontinentale nella zona economicamente più avanzata del Paese. Nell'affrontare la questione del rilancio di Alitalia, bene farebbe il Governo a selezionare i potenziali acquirenti, così come a valutare l'ipotesi di promuovere forme di azionariato popolare. Appare infine opportuno che, nella fase di ristrutturazione, Alitalia liberi gli *slot* inutilizzati a Malpensa, così da consentirne l'utilizzo da parte di altri utenti, posta l'estrema rilevanza dello scalo anche in vista dello svolgimento dell'Expo 2015. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni*).

BUBBICO (*PD*). Occorre con delusione prendere atto che il Governo non è ancora in grado di proporre un piano organico e serio di rilancio e

di ristrutturazione dell'Alitalia, tanto più urgente in ragione delle richieste di chiarezza avanzate dalla Commissione europea sul sulla concessione del prestito all'azienda. La situazione drammatica dell'Alitalia è il risultato della perdita di quote di mercato, della riduzione del fatturato e del traffico effettivo, di una crisi aziendale che si protrae da anni e sulla quale intervenne anche il centrodestra nella sua precedente esperienza di governo autorizzando un aumento di capitale nel 2002 e garantendo un prestito ponte nel 2004. Il Governo, espressione delle forze che hanno la responsabilità di aver fatto fallire la trattativa con Air France, ha il dovere di intervenire in modo tempestivo, con la consapevolezza che, come verificatosi già nel passato per l'accordo fallito con KLM, le soluzioni che ora appaiono troppo onerose, in futuro, stante il costante degrado della posizione di Alitalia, non potranno che apparire auspicabili. (*Applausi dal Gruppo PD*).

### **Presidenza della vice presidente BONINO**

IZZO (*PdL*). Il precedente Governo, constatando la gravità della situazione di Alitalia, acuitasi proprio nella scorsa legislatura, si è trovato costretto a varare il decreto-legge di cui si discute la conversione, diretto ad assicurare il servizio di trasporto aereo attraverso un finanziamento a breve termine, concesso a condizioni rigorose, che pertanto non può configurarsi, diversamente da quanto è avvenuto in passato, come un aiuto di Stato. L'attuale Presidente del Consiglio è opportunamente intervenuto in campagna elettorale per bloccare la svendita della compagnia di bandiera, che avrebbe comportato la perdita di seimila posti di lavoro e avrebbe nuociuto all'immagine ed agli interessi dell'Italia nel mondo. All'Alitalia servono partner industriali credibili, la riduzione della partecipazione statale ed una strategia d'impresa che consenta un'effettiva riduzione dei costi, ma non ottenuta, come finora avvenuto, grazie all'eliminazione di tratte. Il Popolo della Libertà confida nell'operato del Governo Berlusconi perché l'Alitalia possa riacquistare competitività ed efficienza mantenendo il suo ruolo di bandiera dell'Italia nel mondo. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

GRILLO, *relatore*. Esprime soddisfazione per l'ampia condivisione, nonostante alcune osservazioni critiche, del disegno di legge di conversione di un decreto-legge necessario ed urgente. Preso atto che tutte le forze politiche concordano sull'esigenza di individuare solidi partner finanziari e di redigere un piano industriale per Alitalia, occorre rilevare che il finanziamento disposto nel decreto-legge non incide sui saldi di finanza pubblica, poiché la sua restituzione è prevista entro la fine del-

l'anno. Esso è inoltre necessario a tutelare l'assetto logistico dell'Italia: non risponde quindi a sterili richiami a principi nazionalisti, ma alla difesa degli interessi del sistema-Paese, soprattutto alla luce del nuovo assetto internazionale, dominato dai processi di globalizzazione. Malgrado il Ministro non sia potuto intervenire in Commissione come richiesto, il Governo ha manifestato la propria disponibilità a confrontarsi costruttivamente in Parlamento per consentire l'uscita dalla situazione d'emergenza e la creazione delle condizioni per la costituzione di alleanze non sfavorevoli all'azienda. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. La situazione di stallo in cui era piombata la trattativa per Alitalia ha reso necessaria l'adozione di un decreto-legge, basato su un accordo tra il precedente e l'attuale Governo, volto a tutelare sia il personale dell'azienda, sia i consumatori. Il finanziamento ponte disposto dal provvedimento, che attinge le risorse dall'ampio fondo rotativo per l'innovazione tecnologica, prevede precisi termini di restituzione, che potrebbero essere ridotti da una tempestiva e positiva conclusione del processo di privatizzazione; esso, quindi, per la sua natura di prestito temporaneo concesso a condizioni di mercato, non rappresenta un aiuto di Stato, lesivo delle norme comunitarie sulla concorrenza. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge. Poiché sugli articoli del decreto-legge da convertire non sono stati presentati emendamenti, passa alla votazione finale.

PINZGER (*UDC-SVP-Aut*). Il finanziamento di 300 milioni di euro ad Alitalia rappresenta lo strumento indispensabile per garantire, seppure in un tempo limitato, l'erogazione di un servizio essenziale, la cui sospensione causerebbe certamente rischiosi problemi al Paese. La necessità e l'urgenza del decreto-legge sono motivate dalla gravità della situazione finanziaria, acuita dalla recente crisi petrolifera, che ha condotto la compagnia aerea sull'orlo della bancarotta. Occorre tuttavia prevedere soluzioni strutturali di modernizzazione del comparto, che sollevino i contribuenti dall'onere del pagamento dei conti di Alitalia. Nonostante permangano alcune perplessità sulla compatibilità del prestito, disposto con un'intesa *bi-partisan*, con la normativa comunitaria sulla concorrenza, insieme ai senatori Thaler Ausserhofer, Peterlini, Gai e Fosson, esprimerà voto favorevole al provvedimento in esame. *(Applausi dei senatori Peterlini, Fosson e Gai).*

## Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. Propone di concludere l'argomento all'ordine del giorno nella seduta antimeridiana e di sconvocare quella pomeridiana. Non facendosi osservazioni così rimane stabilito. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*).

GIAMBRONE (*IdV*). Il prestito ad Alitalia, disposto mediante decreto-legge, prevede termini rigorosi e rispettosi della normativa ed è necessario a garantire la continuità del servizio nel breve periodo. Tuttavia sarebbe stato opportuno un intervento del nuovo Governo e dei vertici aziendali per giustificare in sede comunitaria la decisione di erogare il finanziamento anche in assenza di un piano industriale di ristrutturazione, non essendo sufficienti i motivi di ordine pubblico addotti. Dopo aver ricordato le ingenti perdite registrate dalla compagnia nel corso degli anni, la maggior parte delle quali a carico dello Stato, che si è reso quindi corresponsabile del degenerare della situazione, e le recenti iniziative intraprese dal Governo Prodi, denuncia l'inconsistenza delle promesse di una rapida soluzione pronunciate dal presidente Berlusconi in campagna elettorale, che hanno di fatto vanificato le trattative con Air France. I richiami all'italianità non sono sufficienti a giustificare ulteriori sforzi da parte dei contribuenti in difesa di un'azienda che ha goduto a lungo di aiuti statali senza rispettare le condizioni imposte. Annunciando il voto favorevole del Gruppo Italia dei Valori al decreto-legge, chiede al Governo di adottare un comportamento trasparente nella risoluzione della questione. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

DIVINA (*LNP*). Le ragioni della crisi di Alitalia sono note da tempo: analogamente ad altre aziende di Stato, la compagnia di bandiera è stata gestita secondo criteri politici e finalità clientelari che ne hanno compresso l'efficienza. Da ultimo, venuta meno la trattativa per cedere la quota del Tesoro a Air France – una soluzione che avrebbe compromesso gli interessi industriali del Nord d'Italia –, non esistono alternative all'erogazione di un prestito a scadenza che consenta di individuare nuovi partner. È peraltro improbabile che la misura possa configurare un aiuto di Stato, considerato che in sede europea è stata ritenuta legittima una precedente operazione di ricapitalizzazione; in ogni caso l'appartenenza all'Unione europea non può significare la sistematica mortificazione degli interessi nazionali. Per motivi di responsabilità e di buon senso la Lega Nord voterà a favore del provvedimento. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

ZANDA (*PD*). Il Partito Democratico esprime un radicale dissenso rispetto alle modalità opache e rischiose con le quali il presidente Berlu-

sconi sta gestendo la crisi di Alitalia, anche perché l'esistenza di rapporti costruttivi e civili tra maggioranza e opposizione dipendono anzitutto dalla lealtà e dalla franchezza del Governo. Ciò nonostante il Gruppo voterà a favore della conversione del decreto-legge per responsabilità nei confronti dei lavoratori di Alitalia e solidarietà nei confronti di Romano Prodi, che ha dato prova di grande sensibilità politica e istituzionale. La cattiva gestione della compagnia di bandiera, di cui sono responsabili la politica, il sindacato e il *management*, è precipitata in una crisi irreversibile dopo l'11 settembre: in anni cruciali, a guida politica di centrodestra, sono mancati interventi di ristrutturazione e scelte precise in direzione della privatizzazione, anche per contrasti interni alla maggioranza, e ci si è limitati a ripianare le perdite. Dopo il boicottaggio della trattativa con Air France, il nuovo Governo ha il dovere di indicare con precisione l'obiettivo del prestito ponte, che sarà efficace soltanto se sarà varato un nuovo piano industriale. Circa il ruolo del dottor Ermolli, auspica che della cordata per l'acquisto delle azioni del Tesoro non facciano parte imprese a partecipazione pubblica. *(Applausi dal Gruppo PD e IdV).*

CICOLANI (*PdL*). Conferma le considerazioni richiamate dal senatore Bubbico: per uscire dalla crisi e reggere la concorrenza internazionale, Alitalia ha bisogno di intese con altri partner e della definizione di una chiara strategia aziendale. Le perdite della compagnia di bandiera dipendono infatti tanto dalla difficoltà di alimentare gli aeroporti internazionali e dal ritardo (del quale anche è responsabile anche la politica) nel dare risposte adeguate ai mutamenti indotti nel trasporto aereo internazionale dallo sviluppo delle compagnie *low cost*, quanto dalla mancata riorganizzazione del personale e dall'aumento del prezzo del carburante, che ha effetti particolarmente rilevanti sul datato parco aeromobili dell'Alitalia. Il provvedimento in esame, ampiamente condiviso, è reso necessario dall'impossibilità di individuare in tempo utile un nuovo piano industriale, dopo l'interruzione della trattativa con Air France. Esso quindi non concede un aiuto di Stato ma salvaguarda un interesse nazionale: annuncia perciò il convinto voto favorevole del Gruppo. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

*Il Senato approva il disegno di legge n. 4, composto del solo articolo 1.*

### **Sui lavori del Senato**

PRESIDENTE. Avverte che la seduta pomeridiana e la seduta di domani non avranno luogo.

Dà annuncio degli atti di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno delle sedute del 27 maggio.

*La seduta termina alle ore 13,11.*

## RESOCONTO STENOGRAFICO

### Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,33*).  
Si dia lettura del processo verbale.

AMATI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del 15 maggio.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

### Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. L'elenco dei senatori in congedo e assenti per incarico ricevuto dal Senato, nonché ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverto che nel corso della seduta odierna potranno essere effettuate votazioni qualificate mediante il procedimento elettronico.

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 10,36*).

### Disegni di legge, annunzio di presentazione

PRESIDENTE. Comunico che, in data 16 maggio 2008, è stato presentato il seguente disegno di legge:

*dal Presidente del Consiglio dei ministri:*

«Conversione in legge del decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244» (585).

### **Sulla lettera del Presidente della Repubblica di trasmissione di una petizione in materia di politiche per la famiglia**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, con lettera del 15 maggio scorso, il Presidente della Repubblica ha trasmesso alla Presidenza del Senato una petizione a lui inviata, sottoscritta da più di un milione di cittadini, volta a chiedere il riconoscimento alle famiglie di agevolazioni, anche di natura economica e fiscale, al fine di favorire il formarsi di nuovi nuclei familiari e l'adempimento dei relativi compiti.

Nella sua lettera, il Presidente della Repubblica sottolinea inoltre la necessità che il nuovo Parlamento affronti i temi delle politiche della famiglia, con particolare attenzione ai problemi dell'occupazione femminile, della indispensabile coesistenza tra vita familiare e vita lavorativa, nonché della complessiva crescita del sistema nazionale dei servizi socio-educativi per l'infanzia, confidando che, in sede di programmazione dei lavori parlamentari, possa essere assicurato un esame tempestivo delle iniziative legislative che saranno presentate in materia.

Nella convinzione che il Senato della Repubblica nella XVI legislatura riserverà un'attenzione particolare a questo tema di straordinario interesse e attualità, ho assicurato al Presidente della Repubblica che la petizione medesima sarà immediatamente trasmessa alle competenti Commissioni, non appena costituite.

### **Sui lavori del Senato**

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo, riunitasi ieri sera, ha approvato il nuovo calendario dei lavori fino al 5 giugno.

Questa mattina inizierà l'esame del decreto-legge sul trasporto aereo, con eventuale prosieguo nella odierna seduta pomeridiana e, se necessario, domani mattina non oltre le ore 11,45.

La prossima settimana, nella seduta antimeridiana di martedì 27 maggio, appositamente convocata alle ore 11, il Ministro degli affari esteri renderà una informativa al Senato sui recenti sviluppi della situazione in Libano. Potranno successivamente intervenire i Gruppi per dieci minuti ciascuno.

Dal pomeriggio di martedì 27 maggio e nelle successive sedute di mercoledì 28 e giovedì 29 maggio, saranno discussi i decreti-legge, attualmente all'ordine del giorno della Camera dei deputati, ove approvati e trasmessi in tempo utile, in materia di segretezza del voto nelle consultazioni elettorali, trasporti ferroviari regionali, protezione civile e attuazione degli obblighi comunitari.

Ove non conclusi nel corso della prossima settimana, tali decreti proseguiranno la settimana successiva, nelle sedute previste per mercoledì 4 e giovedì 5 giugno.

Per quanto riguarda il sindacato ispettivo, nelle sedute pomeridiane di giovedì 29 maggio e giovedì 5 giugno saranno svolte rispettivamente interpellanze e interrogazioni e interrogazioni a risposta immediata.

### Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi ieri sera, con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento, il calendario dei lavori per il periodo dal 21 maggio al 5 giugno 2008:

Mercoledì	21	Maggio	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10,30-13)	} – Ddl n. 4 – Decreto-legge n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo ( <i>Presentato al Senato</i> ) ( <i>scade il 23 giugno</i> )
Mercoledì	21	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16-21)	
Giovedì	22	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-11,45) ( <i>se necessaria</i> )	
Martedì	27	Maggio	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 11-13)	} – Informativa del Ministro degli affari esteri sui recenti sviluppi della situazione in Libano

Martedì	27	Maggio	(pomeridiana) (h. 17-20)	} – Ddl n. ... – Decreto-legge n. 49, in materia di segretezza dell'espressione del voto nelle consultazioni elettorali e referendarie ( <i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i> ) ( <i>scade il 3 giugno</i> ) – Ddl n. ... – Decreto-legge n. 60, in materia di trasporti ferroviari regionali ( <i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i> ) ( <i>scade l'8 giugno</i> ) – Ddl n. ... – Decreto-legge n. 61, in materia di protezione civile ( <i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i> ) ( <i>scade l'8 giugno</i> ) – Ddl n. ... – Decreto-legge n. 59, in materia di attuazione obblighi comunitari e esecuzione sentenze Corte di giustizia Comunità europee ( <i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i> ) ( <i>scade l'8 giugno</i> )
Mercoledì	28	»	(antimeridiana) (h. 9,30 <sup>(*)</sup> -13,30)	
Mercoledì	28	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20)	
Giovedì	29	»	(antimeridiana) (h. 9,30-14)	
Giovedì	29	Maggio	(pomeridiana) (h. 16)	} – Interpellanze e interrogazioni

I termini per la presentazione degli emendamenti ai disegni di legge di conversione di decreti-legge attualmente all'esame della Camera dei deputati, saranno stabiliti dalla Presidenza in relazione ai tempi di trasmissione.

L'ordine di esame dei decreti-legge potrà variare in relazione ai lavori della Commissione competente.

**(\*)** Mercoledì 28 maggio alle ore 9,30 la Presidenza svolgerà una commemorazione solenne della figura di Aldo Moro, in occasione del trentesimo anniversario del suo assassinio e della strage della sua scorta per mano delle brigate rosse.

Potranno poi intervenire i rappresentanti dei Gruppi per quindici minuti ciascuno.

Mercoledì	4	Giugno	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 10-13)	} - Seguito ddl non conclusi
Mercoledì	4	»	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16,30-20)	
Giovedì	5	»	( <i>antimeridiana</i> ) (h. 9,30-14)	
Giovedì	5	Giugno	( <i>pomeridiana</i> ) (h. 16)	} - <i>Question time</i> (interrogazioni a risposta immediata ex art. 151-bis, Reg.)

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 4  
(Decreto-legge in materia di trasporto aereo)  
(Totale 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)*

Relatore .....	15'
Governo .....	15'
Votazioni .....	30'

*Gruppi 3 ore di cui:*

PdL .....	56'
PD .....	48'
LNP .....	22'
IdV .....	19'
UDC-SVP-Aut .....	18'
Misto .....	17'
Dissenzienti .....	5'

\* \* \*

*Ripartizione dei tempi per la discussione dei disegni di legge nn. ....  
(Decreti-legge in materia di segretezza voto; trasporti ferroviari regionali  
e protezione civile)*

*(Totale 3 ore, escluse dichiarazioni di voto, per ciascun decreto-legge)*

Relatore .....	15'
Governo .....	15'
Votazioni .....	30'

*Gruppi 2 ore di cui:*

PdL .....	37'
PD .....	32'
LNP .....	15'
IdV .....	13'
UDC-SVP-Aut .....	12'
Misto .....	11'
Dissenzienti .....	5'

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. ...  
(Decreto-legge in materia di attuazione obblighi comunitari)*

*(Totale 4 ore, escluse dichiarazioni di voto)*

Relatore .....	15'
Governo .....	15'
Votazioni .....	30'

*Gruppi 3 ore di cui:*

PdL .....	56'
PD .....	48'
LNP .....	22'
IdV .....	19'
UDC-SVP-Aut .....	18'
Misto .....	17'
Dissenzienti .....	5'

**Commissioni permanenti, Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari e Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, convocazione**

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 29, comma 1, del Regolamento, le Commissioni permanenti sono convocate, per la loro costituzione, nella giornata di domani, giovedì 22 maggio, nei seguenti orari:

- ore 12: Commissioni dalla 1<sup>a</sup> alla 6<sup>a</sup>;
- ore 12,45: Commissioni dalla 7<sup>a</sup> alla 13<sup>a</sup>.

La Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari è convocata per la sua costituzione, nella stessa giornata di domani, alle ore 13,30.

Comunico inoltre che il Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica è convocato per la sua costituzione, presso palazzo San Macuto, domani alle ore 14,30.

I Gruppi parlamentari che non vi avessero già provveduto sono invitati a far pervenire alla Presidenza la designazione dei propri rappresentanti nei predetti organi, entro le ore 15 di oggi.

**Sull'adozione di iniziative per commemorare  
il 30° anniversario dell'assassinio di Aldo Moro**

ZANDA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*PD*). Signor Presidente, nelle passate settimane, l'Italia ha ricordato l'assassinio dell'onorevole Moro e della sua scorta. Sono trascorsi trent'anni da quella data tragica, che ha segnato il nostro Paese e che credo anche il Senato debba adeguatamente celebrare.

Vorrei quindi chiederle, signor Presidente, se sia possibile – a cominciare dall'Aula – ricordare un episodio così tragico per l'Italia come la morte di un grande statista, di un uomo straordinario e di un pensatore politico di eccezionale livello. Si tratta di un fatto tragico, che ha cambiato la storia d'Italia ed il nostro destino.

Il Senato – che non ha potuto ricordare l'anniversario della strage di via Fani e dell'assassinio di Moro, perché questo è caduto durante il tempo in cui le Camere, sciolte, non potevano riunirsi – potrebbe adesso ricordare e onorare quell'evento (lo ribadisco, a cominciare dall'Aula). La ringrazio tanto. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV e del senatore Rizzi*).

BELISARIO (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BELISARIO (*IdV*). Signor Presidente, colleghi, concordo con l'intervento del senatore Zanda: ritengo che sia una pietra miliare nella storia del nostro Paese che va ricordata. Non si tratta tanto di una mera commemorazione, ma di un ricordo nei confronti di uno statista e, appunto, della storia di questo Paese. Mi associo, pertanto, alla proposta e alla richiesta del senatore Zanda.

PISANU (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PISANU (*PdL*). Signor Presidente, anch'io intervengo per associarmi alla proposta avanzata or ora dall'onorevole Zanda, reiterando peraltro – come sa – una segnalazione che mi ero permesso di fare riservatamente, anche a seguito della decisione presa dalla Camera dei deputati di dedicare ad Aldo Moro, in forma solenne, una sala di rappresentanza molto importante.

PRESIDENTE. Collega Zanda, colleghi senatori, la Presidenza del Senato, ovviamente a nome del Senato, ha preso parte a momenti commemorativi della vicenda relativa all'eccidio del grande Aldo Moro. In ogni caso, sono prontissimo a consultare i colleghi Capigruppo per individuare tutti assieme un momento commemorativo dello statista al fine di giungere, in tempi brevissimi e all'unanimità, ad un percorso che possa impegnare l'Aula. Tra l'altro, l'iniziativa mi vede pienamente partecipe e in piena sintonia con la richiesta del senatore Zanda.

Pertanto mi riservo, in maniera probabilmente informale, anziché convocare una Conferenza dei Capigruppo, di ascoltare i colleghi per individuare in maniera ufficiosa un percorso, una iniziativa che impegni l'Aula al più presto, compatibilmente con i lavori parlamentari. Ritengo sia nostro dovere, ed è dovere di quest'Aula, trovare gli spazi e i tempi per questo importante momento.

### **Sulla convocazione delle Commissioni permanenti**

DIVINA (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIVINA (*LNP*). Signor Presidente, desidero intervenire in merito alle sue dichiarazioni sull'insediamento delle nuove Commissioni.

Può succedere che contestualmente vi sia un senatore chiamato in più Commissioni: visto che esse sono state convocate alla stessa ora per blocchi, si presenta la difficoltà di poter votare utilmente nell'una e nell'altra.

La mia richiesta è dunque molto semplice e di carattere organizzativo: vorrei che la Presidenza invitasse i Presidenti *pro tempore* delle

Commissioni a tenere aperte le votazioni per un tempo necessario a consentire gli spostamenti (anche fisici) da una Commissione all'altra dei senatori chiamati ad una doppia partecipazione.

PRESIDENTE. Senatore Divina, sarà certamente fatto: sarà cura della Presidenza dare indicazioni ai Presidenti provvisori affinché facciano in modo che un singolo parlamentare, ove sia stato designato in più Commissioni, possa effettuare tranquillamente le operazioni di voto.

### **Discussione e approvazione del disegno di legge:**

**(4) Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo (Relazione orale) (ore 10,45)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 4.

Il relatore, senatore Grillo, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta. Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

GRILLO, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il decreto-legge al nostro esame consente alla società Alitalia di utilizzare un prestito ponte di 300 milioni di euro per far fronte alle necessità derivanti dall'onere di continuare a svolgere un servizio pubblico fondamentale. L'intervento è parimenti finalizzato a non compromettere la conclusione del processo di privatizzazione della società Alitalia, privatizzazione che il Governo appena insediato ha dichiarato di voler perseguire.

Sono note al mercato le condizioni economico-finanziarie della nostra compagnia di bandiera. La criticità della situazione risulta aggravata, rispetto alle più recenti previsioni, da fattori economici esterni, in particolare dal fortissimo aumento del prezzo del carburante, che ha sensibilmente impattato sulle prospettive di riduzione delle perdite operative e sul mantenimento della liquidità ritenuta necessaria.

Il prestito di cui si parla ha caratteristiche di mercato, non comporta – a mio parere questo è molto importante sottolinearlo – né effetti sui saldi di finanza pubblica, né variazioni di bilancio. Il prestito – com'è evidenziato nella relazione tecnica – dovrà essere rimborsato entro il corrente esercizio (quindi entro il 31 dicembre 2008), maggiorato di un tasso di interesse nella misura prevista dalla specifica disciplina comunitaria richiamata nel decreto-legge in questione.

Il dibattito svolto in Commissione, onorevoli colleghi, è stato volutamente circoscritto ai contenuti del provvedimento, ancorché sia ben presente a tutti i colleghi che hanno partecipato ai lavori della Commissione l'esigenza di affrontare al più presto le questioni di merito, di sistema, cioè le questioni politiche legate al futuro e alle prospettive della società Alitalia.

Non appena le Commissioni permanenti saranno insediate, ritengo che questo argomento sarà tra i temi centrali del dibattito politico. In questo senso, il Governo, sollecitato a dare risposta ai tanti quesiti legati al processo di privatizzazione, al piano industriale di cui da tempo si parla, all'ingresso di nuovi partner finanziari e gestionali, ha confermato l'impegno a riferire al più presto in Parlamento sullo stato dell'opera.

Con l'intesa, quindi, di tornare al più presto a confrontarci su un tema che ha occupato tanto spazio nella recente campagna elettorale e che riveste una straordinaria importanza in un settore strategico per lo sviluppo del nostro Paese, ci occupiamo quest'oggi del decreto-legge n. 80, che si prefigge di garantire – come ho già detto – la continuità di un servizio pubblico essenziale in presenza di fattori esterni che hanno sensibilmente peggiorato l'equilibrio di gestione della nostra compagnia di bandiera.

Il consenso unanime che con grande soddisfazione abbiamo registrato in Commissione sul testo proposto dal Governo non ha impedito alla Commissione stessa di approfondire questioni che, sollevate da vari colleghi, hanno ricevuto già in quella sede – e credo sarà reiterata in Aula – una puntuale e precisa risposta da parte del rappresentante del Governo. Mi riferisco, in particolare, all'interesse che la Commissione ha rappresentato di avere da parte del Governo assicurazioni che l'intervento proposto non corra il rischio di essere giudicato una forma di aiuto di Stato dalla Commissione europea.

Ancora, altri colleghi, sempre nel dibattito svolto in Commissione, nel rimarcare la necessità di un intervento organico ed urgente, hanno evidenziato con preoccupazione il peggioramento dei conti di Alitalia secondo l'evidenza emersa nell'ultimo Consiglio di amministrazione della società dalla lettura dei dati della relazione trimestrale e, conseguentemente, hanno lamentato il fatto che il Governo non fosse già oggi in condizione di chiarire le sue scelte, cioè le intenzioni che si hanno nel perseguire il rilancio della società in questione.

In sede di replica, tuttavia, il rappresentante del Governo ha confermato già in Commissione di aver avviato un proficuo confronto con la Commissione europea e di aver difeso in quella sede la tesi che l'intervento non può configurarsi come aiuto di Stato, ma piuttosto come un legittimo intervento finanziario a scadenza, finalizzato solo e soltanto a superare la fase acuta di crisi nella prospettiva di realizzare a breve un nuovo piano industriale.

Va in questa direzione l'insieme di osservazioni teso a rimarcare l'esistenza di problemi riconducibili alla difesa della coesione territoriale, alle esigenze territoriali più in generale, ai pericoli di gravi turbamenti sociali, alla necessità di garantire al nuovo Governo, signor Presidente, dopo una stasi dovuta alla lunga campagna elettorale, il tempo necessario per mettere a punto un nuovo piano industriale.

È ben chiaro a tutti i membri della Commissione che senza un nuovo piano industriale che ipotizzi l'ingresso di nuovi partner finanziari ed industriali nel capitale della società, l'intervento proposto dal decreto al nostro esame sarebbe inutile.

Con queste premesse, signor Presidente, e con la convinta certezza che al più presto le Commissioni e l'Aula potranno occuparsi del futuro di Alitalia, ritengo vi siano le condizioni per una pronta conversione in legge del decreto all'attenzione della nostra Assemblea. (*Applausi dai Gruppi PdL e LNP*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Ricordo che i tempi sono stati ripartiti tra i Gruppi. È iscritta a parlare la senatrice Bonino. Ne ha facoltà.

BONINO (PD). Signor Presidente, signor relatore, signor rappresentante del Governo, colleghi, l'Assemblea è chiamata oggi a discutere e possibilmente a votare un decreto che a tutti gli effetti, innanzitutto quelli politici e quindi la *ratio* politica nonché l'importo di 300 milioni di euro, è un decreto Berlusconi, cioè il primo provvedimento del nuovo Governo, anche se, per ragioni tecniche, fu approvato il 23 aprile scorso dal Governo precedente.

Signor relatore, colleghi, ricordo molto bene il 23 aprile; ricordo non solo i dettagli con cui si è arrivati a questa decisione, ma anche l'imposizione della cifra, che ci è stata richiesta dai vincitori delle elezioni che si apprestavano ad assumere le redini dell'Esecutivo, ed è per questo, signor relatore, che a mio avviso non è affatto vero che si tratta di un finanziamento ponte. Esattamente per questo motivo, è scritto nelle premesse del decreto-legge che l'erogazione di 300 milioni di euro è stata data «per non comprometterne la continuità operativa nelle more dell'insediamento del nuovo Governo» ponendo quest'ultimo «in condizione di assumere, nella pienezza dei poteri, le iniziative ritenute necessarie per rendere possibile il risanamento e il completamento del processo di privatizzazione della società». Cari colleghi, un finanziamento ponte, come dice la parola, presuppone che ci sia un'altra sponda e l'altra sponda che avevamo individuato era quella della vendita, dopo la gara andata deserta, e della trattativa con Air France.

Oggi, grazie anche al fatto che il tema Alitalia è stato usato in tutta la campagna elettorale, in nome di un'italianità che non si capisce bene cosa sia, la trattativa è stata fatta fallire, esattamente per le prese di posizione reiterate del Presidente del Consiglio, giudicando la proposta avanzata indecorosa, spesso in alleanza anche con le varie sigle sindacali, che nulla si sono fatte mancare per far fallire la trattativa stessa. Oggi quindi non c'è niente sul tavolo. Per questo non è un prestito ponte, perché manca l'altra sponda. A distanza di un mese dal 23 aprile, nulla appare di strabilianti e mirabolanti cordate italiane, ammesso che una cordata italiana abbia non solo i fondi per comprare Alitalia ma soprattutto gli investimenti necessari per reimmettere il nostro Paese nel traffico aereo globale, perché di questo parliamo, non di farne una minicompagnia regionale.

La proposta al nostro esame, un decreto Berlusconi, un decreto dell'attuale Governo, è conseguenza del fatto che l'ipotesi da noi avviata, che avrebbe consentito di inserire il nostro Paese e l'Alitalia in questo *net-*

*work* di traffico aereo globale – perché questa è la sfida – oggi non è più sul tavolo; proposte non ce ne sono. Possiamo fare gli auguri al dottor Ermolli, ma credo che tutto il lavoro svolto oggi non abbia portato a nulla. Nulla ha portato ed entro il 30 maggio, come sapete, colleghi, una qualche spiegazione va inviata alla Commissione europea.

Altri colleghi forse rifaranno la storia dell'Alitalia, una storia lunga decenni che grida vendetta a questo Paese e che si può riassumere in pochissime cifre, come è stato detto in Parlamento nell'audizione del 2 aprile. È semplice: Alitalia, da anni, distrugge, non crea valore aggiunto. In sette degli ultimi otto esercizi, contando anche il 2007, ha registrato perdite, solo perdite. Alitalia ha dunque perduto il connotato costitutivo dell'impresa; in senso tecnico, dovremmo definirla come un'azienda di consumo, al pari di una famiglia o di un'opera benefica, pagata dalla generosità degli italiani per imposizione di leggi.

Non solo, ad aggravare un quadro già a tinte fosche, oggi gli analisti internazionali ci avvertono che ogni giorno che passa il valore del *brand* Alitalia si assottiglia, ogni mese perde potere di contrattazione. Si tratta di un'analisi convalidata anche dagli ultimi dati, che indicano che la compagnia ha chiuso il primo trimestre dell'anno con una perdita di 215 milioni di euro, dovuta in parte al rincaro del carburante. È vero, senatore, però il rincaro del carburante colpisce tutte le compagnie del mondo, è di tutta evidenza, ed è per questo che tutte le compagnie del mondo vedono il loro margine assottigliarsi ed ogni giorno che passa sarà più difficile trovare acquirenti adeguati al traffico aereo da gestire, non adeguati a metterci solo qualche soldo. C'è anche un'ulteriore svalutazione di 97 milioni di euro del valore della flotta. Se a questo si aggiunge che oggi il valore di mercato dell'Alitalia è di appena 800 milioni di euro, mi sembra che il quadro diventi nero per i contribuenti italiani, per gli imprenditori (che hanno bisogno di connessioni), per i cittadini italiani e per i turisti che eventualmente volessero venire nel nostro Paese.

Credo si sia trattato di una pagina di irresponsabilità da parte vostra. Voi conoscete molto bene la situazione dell'Alitalia; intanto l'avete governata per cinque anni, dal 2001 al 2006, proponendo piani di ristrutturazione falliti ed ottenendo, peraltro per l'ultima volta, una congrua iniezione di aiuti di Stato autorizzati dalla Commissione europea, che all'epoca, nel 2005, disse che sarebbe stata l'ultima. La prossima scadenza può essere eventualmente il 2011.

Collegli, è su questo aspetto che mi soffermerò di più. Intanto non è un prestito ponte e, al di là del vocabolario, la relazione indica chiaramente che cosa è, perché un ponte presuppone che ci sia, da qualche altra parte, qualcuno che compri l'Alitalia. Noi avevamo individuato Air France. Voi non avete ancora individuato nessuno. La Commissione europea ha espresso già tutte le sue perplessità sulla congruità dell'operazione e aspetta, entro il 30 maggio, non solo la notifica formale ma una serie di spiegazioni che vanno fornite per evitare l'adozione di una ingiunzione di recupero a titolo provvisorio ma a carattere vincolante, come sapete, colleghi, vista anche la reazione di Ryanair e non solo, perché si aspetta an-

che quella della SAS. La Commissione ha anche la possibilità di adire direttamente alla Corte di giustizia quindi mi auguro, ci si augura, ci auguriamo tutti che questo ponte finalmente appaia, ma entro il 30 maggio perché altrimenti credo che scadranno i tempi.

Quello che abbiamo di fronte – se non appare niente di nuovo ma in tempi brevi – e che la Commissione non autorizzerà, è semplicemente un prestito a fondo perduto di ulteriori 300 milioni di euro, presi dalle tasche degli italiani. Questo è il decreto Berlusconi numero uno. Io credo che questa sia una responsabilità che voi tutti vi siete assunti, in particolare con le polemiche veramente strumentali che hanno segnato tutta la campagna elettorale.

Ma che vorrà mai dire italianità? Forse vuol dire proprietà? Per me italianità vuol dire servizio agli italiani, vuol dire che gli italiani devono potersi muovere e devono poter volare non ai prezzi attuali e con un servizio come quello dell'Alitalia. Questa è l'italianità che ci interessa. L'italianità dei consumatori e dei cittadini italiani, indipendentemente dalla nazionalità del passaporto delle strabilianti cordate italiane, o magari russe, che non si sono mai verificate.

Proprio per tale motivo, per segnalarvi con forza che questo è un decreto vostro e di cui portate la responsabilità, la delegazione radicale non parteciperà al voto, e non parteciperà perché altro avevamo individuato, altro avevamo ottenuto. Voi l'avete fatto saltare, voi dovete risolvere oggi questa situazione per i cittadini e per i consumatori italiani. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Longo. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bodega. Ne ha facoltà.

BODEGA (*LNP*). Penso che le proposte del Governo si vedranno nei prossimi giorni, senatore Bonino.

BONINO (*PD*). Sono senatrice, ma va bene lo stesso.

BODEGA (*LNP*). Il Governo, nella Commissione speciale, ha fornito ampie garanzie su questo; ritengo che un nuovo Governo che si insedia debba avere anche del tempo materiale per poter proporre le varie questioni.

Inoltre, voglio aggiungere che il tema trattato è importantissimo, in modo particolare per noi della Lega che abbiamo rivendicato un ruolo fondamentale per l'aeroporto di Malpensa, ma non è stato l'argomento principale della campagna elettorale. Altri sono stati i temi più importanti, come ad esempio la sicurezza o il federalismo.

Oggi noi ci apprestiamo ad esaminare e a convertire in legge il cosiddetto decreto Alitalia per un prestito ponte che non è di poco conto: si tratta di 300 milioni di euro. Non si parla di pilastri, come ricordava qualcuno in Commissione, o di sponde mancate, come ha detto lei. Si tratta di concedere un prestito per poter creare altre condizioni per non sacrificare un territorio importantissimo come quello del Nord con il suo ae-

roporto di Malpensa; condizioni, quindi, che non siano a discapito di un aeroporto che è il centro di tutto un sistema economico del Nord e non solo del Nord ma anche dell'Italia e dell'Europa intera.

È un intervento necessario e urgente per diverse motivazioni. Stamatina rischiamo di ripetere tutti le stesse cose, però abbiamo visto che, essendo in presenza della gravissima situazione economico-finanziaria di Alitalia, bisogna far fronte, nell'immediato, al fabbisogno di liquidità.

Per quanto riguarda la situazione finanziaria – come ha giustamente ricordato – i dati del primo trimestre del 2008 evidenziano una perdita di 215 milioni di euro, debiti accumulati per oltre 1,7 miliardi di euro. Si tratta, dunque, sicuramente di una situazione disastrosa che in una società seria non si doveva verificare.

In secondo luogo, bisogna garantire la continuità di un servizio, quello del trasporto pubblico, anche se è riservato, sempre e comunque, ad una ristretta fetta di società: noi, infatti, ci spostiamo in aereo, ma non tutto il popolo italiano può utilizzare i voli aerei. In terzo luogo, tutto ciò dovrebbe contribuire alla conclusione del processo di privatizzazione di Alitalia.

Lo Stato, quindi, concede ad Alitalia un prestito a breve termine che deve essere restituito. Noi ci auguriamo e crediamo fortemente che questi soldi vengano restituiti entro la fine dell'anno, guai se non fosse così! La compagnia di bandiera (che ha ricevuto aiuti di Stato l'ultima volta nel 2001 e, poiché deve trascorrere un decennio, ne potrebbe ottenere un altro nel 2011) non può più ricevere un aiuto di Stato, ma deve avere un prestito per poter far fronte a queste necessità. Lo Stato, dunque, deve intervenire secondo le modalità di un investitore privato, nel senso che il prestito deve essere restituito, è gravato da un tasso d'interesse di mercato e non dovrà avere effetti negativi sulla finanza pubblica.

Entrando brevemente nel contenuto del provvedimento in esame, va detto che l'argomento è circoscritto alla sola erogazione del finanziamento, per consentire all'azienda e al Tesoro di individuare soluzioni industriali ottimali e di fugare le giuste preoccupazioni dei lavoratori di fronte al rischio di un fallimento. Quindi, per noi si tratta di una ulteriore opportunità concessa alla compagnia di bandiera, propedeutica ad un rilancio anticipato dell'azienda che salvaguardi il ruolo – per noi importante – dell'aeroporto di Malpensa.

Alitalia dovrebbe tornare a fornire servizi di trasporto efficienti ed economicamente validi, in una condizione di competitività sul territorio rispetto a tutti gli altri attori del settore, tenendo presente che il mercato del trasporto aereo in Italia è potenzialmente molto redditizio; naturalmente, non si devono più commettere gli errori del passato, quando una gestione esclusivamente clientelare e di spartizione partitocratica dell'intero settore ha determinato conseguenze fallimentari e disastrose.

Pertanto, approvato questo provvedimento, la partita tornerà – anzi è già – nelle mani del Governo per la privatizzazione. Il Ministro dell'economia intende affrontare la crisi con una soluzione fondamentalmente italiana e privata; noi concordiamo con questa impostazione. C'era il rischio

che la compagnia andasse in mano a un nostro concorrente nel turismo: si tenga presente che l'obiettivo di Air France era quello di affossare Malpensa, con il trasferimento dei voli su Fiumicino ed il conseguente incremento dei voli dell'aeroporto di Parigi.

L'appello che rivolgiamo al nuovo Governo è di valutare attentamente ogni mossa anche alla luce dei dati occupazionali: i territori del Nord, in modo particolare della Lombardia, del Piemonte e del Veneto, che sono una ricchezza per il Paese intero, dovranno ricevere la giusta attenzione da parte del nuovo Esecutivo. I posti di lavoro a rischio sono circa 6.000, ma molti di più se si considera l'intera area vasta di Milano, Novara e Varese e l'occupazione indotta dalla presenza di quello che è il più importante aeroporto dell'Europa centro-meridionale.

Desidero inoltre evidenziare che da parte dello Stato e della Regione Lombardia sono stati realizzati notevoli investimenti per migliorare ed adeguare l'accessibilità aerea di tutto il Nord Italia. All'unisono tutte le componenti istituzionali, economiche e sociali hanno fatto sentire la propria voce per rafforzare le dotazioni infrastrutturali al fine di favorire la proiezione internazionale del territorio.

La realizzazione di Malpensa 2000 ha significato a suo tempo la creazione di uno scalo in grado di competere con gli altri aeroporti europei. I dati che ci vengono forniti su Malpensa sono del tutto positivi e in crescita. Ne consegue che far venire meno il ruolo dell'*hub* lombardo ridurrebbe gravemente il potenziale competitivo che il trasporto aereo fornisce al sistema economico.

Ecco perché la scelta compiuta da parte di chi, insieme all'Alitalia, aveva la responsabilità politica del trasporto aereo nel nostro Paese è apparsa grave e pericolosa; i francesi con Air France-KLM volevano soddisfare le loro esigenze di mercato favorendo Parigi a discapito del Nord e del nostro Paese: è notizia di ieri – l'abbiamo letta tutti sui giornali – che Air France-KLM vuole gli *slot* (fasce aeree) di Alitalia su Malpensa.

In conclusione, signor Presidente, la Lega Nord Padania ha sempre assunto una posizione critica nei confronti di Alitalia. Rivendico al nostro movimento politico di aver riportato il dibattito sulla questione della nostra compagnia di bandiera e dell'aeroporto di Malpensa nelle sedi parlamentari. L'augurio è che il nuovo Governo possa fornirci una prospettiva – che sarà sicuramente valida – sia per la compagnia di bandiera, sia per il nostro aeroporto di Malpensa. (*Applausi dai Gruppi LNP e PdL*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Legnini. Ne ha facoltà.

LEGNINI (PD). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, il consenso unanime sul contenuto del decreto che ci ha illustrato il relatore, il collega Grillo, non ci ha impedito in Commissione di esporre le nostre gravi preoccupazioni sulla situazione che si è venuta a determinare. Abbiamo inutilmente chiesto l'audizione del Ministro dell'economia e del presidente di Alitalia in Commissione: era stata fissata per la giornata di ieri, ma è stata poi disdetta con la pro-

messa generica di compiere lo stesso atto davanti alla Commissione di merito nei prossimi giorni.

La nostra non era un'istanza dilatoria, giacché abbiamo motivato il nostro voto favorevole dal punto di vista tecnico per la necessità che si è venuta a determinare per le ragioni che conosciamo, ma un'istanza fondata su preoccupazioni serie. Vi era e vi è la necessità inderogabile di chiarire che cosa il Governo vuole fare subito su questa importante questione. Le posizioni espresse durante la competizione elettorale ci sono note e la situazione della compagnia nella sua gravità ci è altrettanto nota.

Ad oggi, signor Presidente, il capitale di Alitalia potrebbe essere interamente perso. È quanto emerge dal resoconto intermedio approvato la settimana scorsa dal consiglio di amministrazione della compagnia, datato al 31 marzo 2008: nel primo trimestre si è accumulata una perdita di esercizio di 215 milioni di euro (62 milioni in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno), con un media mensile di perdita di esercizio di 72 milioni di euro. Sempre in consiglio di amministrazione è emerso che il capitale netto residuo della compagnia ammonta a 96 milioni di euro; considerato che dal 31 marzo ad oggi sono passati 50 giorni, è altamente probabile che il capitale di Alitalia si sia interamente azzerato e che la compagnia versi in uno stato di insolvenza. Vi sarebbe quindi la necessità di ricorrere agli strumenti previsti dall'articolo 2447 del codice civile, ovvero la ricapitalizzazione della società oppure portare i libri in tribunale.

Aveva ragione l'ex Ministro dell'economia allorquando, nel sollecitare una chiusura rapida di quella vicenda, avvertiva che il tempo stava per scadere. Aveva ragione anche quando, nell'ultima audizione che egli sostenne davanti alle Commissioni di merito durante la campagna elettorale, disse che non vi erano le condizioni per concedere questo prestito ponte, anche se poi è stato concesso per evitare il peggio e per aderire alla richiesta pressante che veniva da chi aveva vinto le elezioni e si accingeva ad assumere la carica di capo del Governo.

La struttura del decreto formalmente ci dice che vi sarebbero le condizioni per concedere questo prestito sulla base del diritto comunitario, i cui principi ci sono noti, ma appunto, per le cose che sosteneva la collega Bonino poco fa, i presupposti sono gravemente minati dal fatto che, ad oggi, non vi è una soluzione: nella sostanza, tutto il supporto motivazionale del decreto richiede la condizione inderogabile che questa privatizzazione si concluda nel giro di pochissimo tempo: la cessione, con conseguente approvazione di un piano industriale, di un piano finanziario di risanamento entro pochissimo tempo. Non è un caso che il decreto stesso preveda, appunto come *dies a quo* per la restituzione del prestito, il completamento della privatizzazione della società.

Il nesso tra il prestito e la necessità inderogabile di concludere questo processo è rafforzato dall'obbligo fissato al comma 3 dell'articolo 1 del decreto, il quale sostanzialmente prevede che tutti i pagamenti e le garanzie posti in essere dopo l'entrata in vigore del decreto sono esclusi dalla revocatoria fallimentare, a tutela dei creditori e dei fornitori di servizi della società stessa. Ma perché tale norma operi – questo lo dice la legge

fallimentare – occorre che tali atti siano posti in esecuzione di un piano che appaia idoneo a consentire il risanamento dell'esposizione debitoria dell'impresa o ad assicurare il riequilibrio, per esempio attraverso la cessione del pacchetto azionario, e che la ragionevolezza di tale piano sia attestata da un professionista abilitato. Avremmo voluto sapere e vogliamo sapere dal Governo se il piano previsto dalla legge è stato redatto ad oggi mentre ci accingiamo a convertire il decreto, e quale professionista, sempre ad oggi, potrà attestare la ragionevolezza del completamento dell'*iter* entro tempi strettissimi, per fare in modo che questa norma posta a salvaguardia appunto della società e dei suoi fornitori possa essere interamente operativa. Il Parlamento deve essere garante di questa situazione, controllare anche della trasparenza dell'operazione di cessione, se essa si riavvierà e si concluderà qualora nei prossimi giorni si manifestasse la famosa cordata.

Tutto si può dire dell'operato del passato Governo, ma non si può assolutamente obiettare alcunché sulla sua trasparenza. Il passato Governo avviò la procedura (appunto enfatizzando al massimo la trasparenza dovuta al mercato, alla società, ai dipendenti di Alitalia, all'intero Paese) adottando le procedure di evidenza pubblica che ci sono note, svolgendo addirittura quattro audizioni nelle Commissioni della Camera e del Senato.

Il Governo in carica, sotto l'aspetto della trasparenza, non inizia bene. Ad esempio, in campagna elettorale, alla famosa cordata è stato subito accostato il nome del dottor Ermolli, il superconsulente dalla famiglia Berlusconi e di altre operazioni societarie. Giorni fa il dottor Ermolli ha richiesto documenti contabili ad Alitalia, qualificandosi come incaricato del Presidente del Consiglio. L'istanza è stata rigettata dal consiglio di amministrazione, non essendovi alcuna proposta, non essendo egli latore di una proposta concreta e non essendovi un mandato né da parte di acquirenti, né da parte del Presidente del Consiglio. Ricordo all'Assemblea che il dottor Ermolli, tra le tante cariche che riveste, ricopre quelle di consigliere di amministrazione di Fininvest, di Mediaset e di Mediolanum, nonché di presidente di Medusa Film, tutte società riconducibili alla persona del Presidente del Consiglio.

Dunque, a che titolo il dottor Ermolli agisce? Ce lo dovete dire. Il Governo ce lo deve dire. Se egli è un consulente privato che agisce per conto di imprese private, vi sarebbero gravi ragioni di opportunità ma, insomma, egli sarebbe libero di agire come ritiene. Se, invece, in base a come lui stesso si autoqualifica, agisce per conto del Presidente del Consiglio dei ministri in carica, sono evidenti i gravi e seri problemi; è bene che il Governo ci chiarisca questo aspetto. Vorremmo saperlo, il Parlamento ha diritto di saperlo. Ricordo, colleghi, che per molto meno Angelo Rovati fu costretto a dimettersi perché redattore di un semplice appunto manoscritto in merito ad un auspicabile e ragionevole – aggiungo io – assetto dell'azienda Telecom. Ecco perché ogni giorno che passa, signor Presidente, si accumulano gravissime preoccupazioni e molti interrogativi.

Noi assumeremo iniziative perché è doveroso che il mercato, il Parlamento, il Paese sappiano come stanno le cose e perché si prenda una

decisione definitiva e chiara nell'interesse dell'azienda, dei lavoratori dell'azienda e dell'Italia. (*Applausi dai Gruppi PD e Idv e del senatore Peterlini*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Lannutti. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, con questo decreto di 300 milioni di euro che il passato Governo è stato costretto a varare per dare respiro breve ad Alitalia abbiamo infilato in un buco nero miliardi di soldi pubblici, dei cittadini che pagano le tasse. La cordata italiana, annunciata durante la campagna elettorale, ancora non si è materializzata, ma nel frattempo il titolo Alitalia ha subito pesanti oscillazioni di Borsa, tali da configurare ipotesi di *insider trading*, aggio, turbativa dei mercati.

L'ipotesi di una cordata capeggiata da Air One rischia di provocare un danno alla concorrenza ed ulteriori oneri ai consumatori. Voglio solo ricordare che qualora Alitalia venisse aggiudicata alla compagnia di volo italiana verrebbe rafforzato il monopolio sulla ricca rotta Roma-Milano, sulla quale un biglietto costa più di un volo Roma-New York. Infatti, Alitalia, con il 60 per cento, ed Air One, con il 34,2 per cento, hanno il 94,2 per cento del mercato sulla linea Milano Linate-Roma, mentre solo Alitalia aveva fino a poco tempo fa il 92,5 per cento sulla linea Milano Malpensa-Roma, con prezzi imposti molto più elevati di quelli offerti da altre compagnie per un volo Roma-New York.

In una puntata di «Report» in onda il 27 aprile scorso Milena Gabanelli sintetizzava in questo modo la vicenda Alitalia: con i 300 milioni si sale a 4,6 miliardi di euro infilati in un colabrodo e chissà se saranno mai restituiti. Se l'Europa non blocca il prestito ponte perché viola le norme sulla concorrenza, l'italianità, per chi ci crede e ci tiene, è salva.

La cordata di imprenditori italiani che la dovrebbe rilevare è ancora oscura e ancora non si sa chi sono coloro che la costituiranno. Carlo Toto, l'imprenditore abruzzese proprietario di Air One, non tirerebbe fuori un euro ma conferirebbe opzioni su un certo numero di *airbus* e poi la sua azienda, che non ha mai prodotto utili. I debiti al 31 dicembre 2007, inclusi i *leasing* degli aeromobili, superano i 200 milioni; il patrimonio netto, secondo la valutazione commissionata al perito di Chieti, è di 900 milioni. Se però si applicassero alla sua società i criteri di valutazione che si applicano alle compagnie aeronautiche il valore, tenendo conto dei debiti, non supererebbe i 100 milioni. Come dire che un topolino comprerebbe un elefante. Vedremo. Certo è che Alitalia è inserita in un contesto dove manca un piano generale dei trasporti. Vuol dire che ognuno fa un po' quel che gli pare.

Sempre in quella puntata di «Report» è stato ricordato che a Siena vogliono ampliare il piccolo scalo di Ampugnano e farlo diventare un grande aeroporto per traffico internazionale. A pochi chilometri di distanza c'è un altro piccolo scalo civile, quello di Grosseto, e anche lì vorrebbero ingrandirsi, mentre a soli 100 chilometri di distanza ci sono gli

aeroporti di Firenze e Pisa che da soli sarebbero sufficienti a coprire il traffico regionale. A Roma, oltre a Fiumicino, c'è Ciampino: la pista è a poche centinaia di metri dalle case e il traffico civile in aumento. Lo trasferiranno, forse a Viterbo. Nella pianura padana c'è un aeroporto ogni 50 chilometri, perché ognuno vuole il suo sotto casa, anche se è in perdita. Intorno a Malpensa ce ne sono addirittura una decina. Gli aeroporti sostituiscono gli investimenti nelle strade e nella rete ferroviaria o il servizio navetta che collega i maggiori aeroporti. Sono 45 gli scali aperti al traffico civile commerciale.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Italia dei Valori voterà a favore di questo decreto-legge per senso di responsabilità, ma sarà vigile per evitare che il buco nero di Alitalia continui ad allargarsi. Vogliamo un nuovo piano nazionale degli aeroporti, la liberalizzazione degli *slot*, ossia i diritti di decollo ed atterraggio, che limitati per legge non consentono ulteriori ingressi ad altre compagnie per avviare tiepide pratiche di concorrenza.

Non siamo contro l'italianità, signor Presidente, onorevoli colleghi, e non abbiamo pregiudizi verso cordate italiane, purché vengano presentati piani industriali credibili, che consentano il risanamento di Alitalia e non il risanamento delle esposizioni bancarie degli acquirenti, di cui è costellata la storia di questo Paese. Vorremmo, inoltre, la salvaguardia dei posti di lavoro, buone pratiche di concorrenza, standard di qualità accettabili per utenti e consumatori. *(Applausi dal Gruppo IdV e del senatore Giaretta).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rizzi. Ne ha facoltà.

RIZZI (*LNP*). Illustre signor Presidente, onorevoli colleghi, ho chiesto di intervenire brevemente in questo frangente esclusivamente per sottolineare quanto già espresso la scorsa settimana in occasione del voto di fiducia al Governo. In quella circostanza ho preannunciato che oggi avremmo approvato il cosiddetto prestito ponte nei confronti di Alitalia.

Ribadisco che il prestito viene da noi approvato in quanto atto dovuto per permettere una programmazione di respiro lungo e non breve, senatore Lannutti, nei confronti della problematica Alitalia. E esso comunque non risolve affatto la questione che ci sta veramente a cuore, per la quale, come Lega Nord, abbiamo lanciato il grido di allarme ancora nell'autunno scorso, largamente inascoltati, finché in campagna elettorale, come già ricordato da altri oratori prima di me, tutti sono diventati paladini del futuro dell'aeroporto di Malpensa. Ma ricordo perfettamente, avendo all'epoca ricoperto la carica di segretario provinciale della Lega Nord di Varese, la grande manifestazione tenutasi a Malpensa; solo di fronte ad essa l'opinione pubblica si è mobilitata e tutti hanno dovuto realmente prendere atto della situazione.

Credo sia doveroso portare a conoscenza dell'Aula alcuni numeri inerenti ad Alitalia e Malpensa, al fine di fare chiarezza sulla differenza tra le due realtà. Storicamente i voli settimanali di Alitalia su Malpensa erano 1.236. Il taglio è stato di 886, con un residuo di soli 350 voli. Ma nel

giro di un mese la semplice possibilità determinata da alcuni *slot* lasciati liberi ha permesso un recupero di 279 voli sugli 886, tagliati semplicemente in spregio alle necessità di mercato della zona.

La situazione di questi tagli poc'anzi descritta ha determinato il pre-pensionamento di 310 unità, la collocazione in cassa integrazione di altri 900 operatori, senza tener conto degli esuberi dell'indotto, che ammontano a 2.500 unità accertate solamente per le aziende collegate all'attività di scalo di Malpensa, a cui si aggiungerebbero altri 6.000 esuberi, di cui circa 3.270 da aziende operanti nei comuni limitrofi all'aerostazione e circa 990 in altri settori (in prevalenza, ovviamente, il terziario).

Tornando, invece, ai numeri di stretta competenza Alitalia, va rilevato che dopo l'abbandono di Malpensa le perdite da parte della compagnia di bandiera sono passate, dal consolidato milione di euro al giorno agli attuali 3 milioni di euro al giorno, esclusivamente a causa di quella forzatura del governo Prodi e dello sciagurato preaccordo con Air France. In questo, senatrice Bonino, i nostri pareri sono, ovviamente, diametralmente opposti. Peraltro, questo accordo con Air France è stato pensato senza tenere minimamente conto del reale traffico aereo e della più elementare legge di mercato, che pone indiscutibilmente quella di Malpensa al primo posto tra le attività aeroportuali italiane.

Ci aspettiamo che, una volta presa la decisione sul futuro di Alitalia (che molto poco interessa il territorio circostante Malpensa), si passi alle decisioni in merito al futuro destino del principale – non per principio preso, senatore Lannutti, ma per valenza statistica – aeroporto intercontinentale della Nazione.

Approviamo, dunque, il prestito ponte per Alitalia; prendiamoci qualche mese per riflettere sul futuro della compagnia aerea, ma successivamente o sarà emersa una cordata di investitori seri in grado di inquadrare managerialmente la problematica e risanare l'azienda, oppure semplicemente dovremo dismettere Alitalia, chiudere una volta per sempre il buco nero di bilancio (*Applausi dal Gruppo LNP*) a carico dei contribuenti padani e lasciare liberi gli spazi aerei di Malpensa per permettere ad altre compagnie serie e produttive di occupare un mercato innegabilmente presente sul nostro territorio. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni*).

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Vorrei informare gli onorevoli senatori che, a seguito di consultazioni ufficioso con i colleghi Capigruppo, in accoglimento della proposta avanzata in apertura di seduta dal senatore Zanda e condivisa da altri senatori, mercoledì 28 maggio, alle ore 9,30, la Presidenza svolgerà una Commemorazione solenne della figura di Aldo Moro, in occasione del 30° anniversario del suo assassinio e della strage della sua scorta per mano delle Brigate rosse. Potranno poi intervenire i rappresentanti dei Gruppi per quindici minuti ciascuno. La seduta dell'Assemblea si con-

cluderà, quindi, alle ore 13,30 e non alle ore 13 come anticipatamente previsto.

Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito, visto che questo è il frutto di una consultazione con i Capigruppo.

### **Ripresa della discussione del disegno di legge n. 4 (ore 11,35)**

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Giaretta. Ne ha facoltà.

GIARETTA (*PD*). Signor Presidente, poco c'è da dire sul contenuto del decreto-legge al nostro esame; molto resta da dire sul futuro di Alitalia e dei suoi dipendenti. Per il momento, il Governo non dice: questo è grave, molto grave.

È chiara la natura di questo provvedimento. Credo sia utile ripetere qui, di fronte al Parlamento, le parole con cui l'ex ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa ha presentato il decreto-legge il 22 aprile scorso: «Noi lo giudichiamo» – diceva il Ministro – «un intervento che in circostanze diverse da quelle attuali probabilmente non si sarebbe fatto. Qui c'è un Governo che è in carica per gli affari correnti e c'è l'aspettativa di un Governo che, nella persona di colui che probabilmente lo presiederà, ha contribuito a far sì che la soluzione di Air France tramontasse, perché convinto di poterne proporre una migliore. È la bontà di questa proposta alternativa che giustifica l'atto di responsabilità di non far venir meno questa possibilità in questo momento».

Vi è la responsabilità chiara dell'attuale maggioranza di aver reso impossibile l'accordo sulla soluzione Air France, sostenendo e legittimando le posizioni più conservatrici di una parte delle rappresentanze sindacali, rendendo chiaro all'offerente che, in caso di vittoria elettorale, il Governo entrante non avrebbe fatto fronte agli impegni derivanti da quell'accordo.

Certo, quella di Air France era una soluzione dolorosa sotto il profilo occupazionale, ma una soluzione concreta, certa, con un piano industriale solido, capace di riportare Alitalia a produrre ricchezza e a dare servizi competitivi. Ora, perciò, sta al Governo, che nella fase transitoria ha impedito il concretarsi di una soluzione e si è caricato di questa responsabilità, dimostrare di essere in grado di proporre una soluzione migliore sul piano delle alleanze strategiche, del servizio alla comunità nazionale e della capacità di creare ricchezza e perciò un'adeguata salvaguardia dei livelli occupazionali. Solo un'azienda sana e competitiva è in grado di dare certezze occupazionali.

La retorica della compagnia di bandiera serve poco, molto poco. In un mercato del trasporto aereo globalizzato, la migliore difesa degli interessi nazionali si realizza con una società capace di competere alla pari nell'assicurare servizio e collegamenti. Compagnia di bravura, prima che compagnia di bandiera.

Si è detto che il provvedimento è un decreto ponte, ma ponte verso che cosa? Questo non è un interrogativo banale, è un interrogativo sostan-

ziale, a cui il Governo ha il dovere di dare una risposta, perché tempo non ce n'è più. I dati di gestione di Alitalia, li ha ricordati il senatore Legnini, registrano per il primo trimestre una perdita di 215 milioni di euro, con un crollo dei ricavi di oltre quattro punti percentuali. Con quali risorse potrebbe Alitalia far fronte agli oneri di questo prestito?

E perché il prestito sia compatibile con i profili comunitari, occorre che la Commissione possa accertare con ragionevole certezza che l'operazione sarebbe accettabile da un investitore che opera in un'economia di mercato. È evidente che queste condizioni oggi non ci sono, perché quel ponte, appunto, dall'attuale Governo non è stato costruito.

In campagna elettorale si è accusato il passato Governo di essere giunto alla scelta della proposta di Air France con un percorso non trasparente. Nulla di più falso! Ricordo che, tra dicembre 2006 e luglio 2007, si svolse una apertissima procedura competitiva, con 11 manifestazioni di interesse, tre successive offerte preliminari, ma nessuno dei concorrenti giunse a presentare un'offerta vincolante. Nella seconda fase, fu invitata Alitalia all'individuazione di soggetti industriali e finanziari interessati all'operazione. Di 28 soggetti interessati, sei furono ammessi alla prosecuzione delle trattative e due presentarono offerte vincolanti. Infine Alitalia, d'intesa con il Governo, decise la trattativa in esclusiva con Air France. Questa fu la procedura, allora.

Ed oggi? L'unica cosa che l'opinione pubblica e il Parlamento sono in grado di sapere è che il finanziere Bruno Ermolli, definito sulla stampa consulente di Silvio Berlusconi, sta lavorando alla definizione di una cordata. Non si sa attraverso quali procedure, quali organi di valutazione e quali momenti di confronto competitivo il Governo intenda concludere l'operazione Alitalia.

Noi voteremo a favore di questo decreto. Lo facciamo per atto di responsabilità verso l'azienda, i suoi dipendenti e verso gli interessi nazionali, ma non possiamo non registrare che il Governo viene meno alle sue responsabilità, quella di presentare oggi, se non la soluzione almeno un percorso chiaro per arrivare alla soluzione nei tempi ristrettissimi che la situazione così difficile consente. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Carlino. Ne ha facoltà.

CARLINO (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Italia dei Valori esprime il proprio assenso alla conversione in legge del decreto sull'erogazione di un prestito in favore di Alitalia. Dopo le perplessità manifestate in precedenza, questa volontà è maturata e si è consolidata in considerazione soprattutto della preoccupante situazione in cui si è venuta a trovare la nostra compagnia di bandiera. Una situazione che tutti noi ormai conosciamo e che presenta anche aspetti drammatici, come dimostrano le giuste aspettative dei lavoratori della compagnia e dell'indotto, messe a dura prova dall'incertezza sul futuro dell'azienda.

Rendendosi conto di ciò, il precedente Governo non ha mancato di cercare, seppur affannosamente, soluzioni o interventi che potessero procrastinare il precipitare degli eventi. In tale condizione, il Governo Prodi, emanando questo decreto che ha portato all'erogazione del prestito di 300 milioni di euro, ha inteso dare respiro alla società e speranza ai lavoratori, dilazionando in qualche modo le urgenze, per consentire poi al nuovo Governo le più opportune valutazioni. Si tratta di un prestito che ricordiamo essere stato concesso secondo modalità ben definite per quanto riguarda la restituzione del capitale, come evidenziato dall'articolo 1, comma 2.

Noi dell'Italia dei Valori ribadiamo che il nostro parere favorevole alla conversione in legge del decreto in esame è una dimostrazione di responsabilità, un atto consapevole di continuità con quanto fatto e sostenuto anche dal presidente Antonio Di Pietro nel Consiglio dei ministri del precedente Governo. Dunque, è soltanto per un forte senso di responsabilità che mostriamo la nostra disponibilità, non certo perché sollecitati da chi nell'ultima campagna elettorale ha utilizzato la grave crisi di Alitalia a fini puramente speculativi e propagandistici. Ora che abbiamo potuto constatare come la cordata annunciata dall'attuale Presidente del Consiglio sia in realtà una chimera, non possiamo che ribadire la nostra speranza. Oggi, in un momento oltremodo delicato, che non va sottovalutato e che richiede coscienza intellettuale e morale, auspichiamo che questi soldi vengano ben utilizzati, per mantenere costante il livello di attività di Alitalia e il pieno funzionamento del servizio, con l'accortezza di non incidere sulla vita di migliaia di lavoratori e relative famiglie, evitando provvedimenti restrittivi e tagli ingiustificati.

Nell'attesa, certamente non più procrastinabile, che si possa finalmente risolvere la questione attraverso una formula soddisfacente, soltanto ventilata dal nuovo Governo, ci auguriamo una soluzione che guardi all'italianità, alla tradizione ed alla storia della compagnia e che sappia coniugare l'efficienza del trasporto aereo con i giusti profitti, ma soprattutto con il mantenimento, il rafforzamento e la sempre più alta qualificazione dell'attuale forza lavoro.

Noi dell'Italia dei Valori riteniamo, inoltre, che queste considerazioni non debbano essere disgiunte dalla necessità di tenere sempre presente l'importanza della sede di Malpensa, nodo strategico della Lombardia e dell'intero Nord Italia, che ha valide motivazioni di esistere e che può ritrovare impulso e sviluppo soprattutto di fronte alla sfida internazionale che ci attende da qui a sette anni e che ci riguarda tutti, l'Expo di Milano del 2015, nel quale confidiamo per il rilancio della nostra economia. (*Applausi dal Gruppo IdV*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vimercati. Ne ha facoltà.

VIMERCATI (*PD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, la discussione odierna sul decreto relativo al prestito ponte di 300 milioni di euro si colloca in un contesto di acuta drammaticità per la nostra compagnia di bandiera.

Nonostante l'allarme sui conti duri da tempo, l'impegno a ridurre i costi non è approdato a nulla, anzi, la situazione peggiora a vista d'occhio e l'emergenza si aggrava. Il primo trimestre 2008, confrontato con il primo trimestre 2007, vede salire la perdita prima delle imposte a 215 milioni, ben 62 milioni in più rispetto all'esercizio precedente.

Il consiglio di amministrazione di Alitalia indica i principali motivi del peggioramento nel caro petrolio, contro il quale però – voglio rimarcare – Alitalia non ha copertura assicurativa, contrariamente alle altre principali compagnie aeree, e – così recita il consiglio di amministrazione – «nell'erosione della credibilità commerciale (...) con rilevanti ripercussioni sullo sviluppo delle vendite e la riduzione di traffico determinate dalla modifica del *network*».

Fuori dalle parole paludate del consiglio di amministrazione, c'è stato un calo pesante di passeggeri. Gli italiani volano sempre di più, ma sempre di meno con Alitalia. Il traffico è infatti raddoppiato negli ultimi 7-8 anni con il contributo anche delle *low cost*. Nel 2007 i passeggeri sono stati 82 milioni; Alitalia rimane inchiodata a 25 milioni di passeggeri. Al 31 marzo 2008 il patrimonio netto ammontava a 360 milioni, in caduta libera dai 573 milioni di fine 2007.

Ecco perché senza il prestito ponte di 300 milioni, oggi – com'è stato rimarcato da altri colleghi – la compagnia sarebbe vicinissima al fallimento. Di più: al ritmo di quasi tre milioni al giorno di perdita, tutti siamo in grado di calcolare in massimo 100 giorni l'ossigeno che resta e il *countdown* è già cominciato. Ma senza una prospettiva rischiamo solo di bruciare altri soldi dei contribuenti italiani.

Se questo è il quadro, drammatico, credo che si debba essere molto chiari e molto netti nel chiedere al Governo Berlusconi certezze sul futuro di Alitalia. Noi responsabilmente voteremo il decreto-legge in esame, ma proprio per questa ragione siamo ancora più netti nel chiedere risposte al Governo.

Com'è noto, il Governo Prodi, di fronte alla china pericolosa della compagnia di bandiera, aveva avviato responsabilmente un percorso di privatizzazione, culminato nella proposta di Air France, proposta da tutti gli analisti giudicata seria, capace di risolvere non solo i contingenti guai finanziari, ma di dare una prospettiva futura ad Alitalia, con un piano industriale che comportava certo anche sacrifici, ma in grado di legare stabilmente Alitalia al più grande *network* di trasporto aereo del pianeta e quindi in grado di definire un quadro di certezze per gli utenti e per i lavoratori.

Questa proposta è stata ritirata a seguito delle polemiche elettorali del centrodestra, all'insegna della difesa di una malintesa italianità della compagnia. Si è detto no ad Air France, anche in nome del Nord, della difesa di Malpensa. Ad oggi il risultato è che alla crisi di Alitalia si è aggiunto l'abbandono di Malpensa al suo destino (noto che anche gli amici della Lega sono molto più morbidi nella difesa del Nord e di Malpensa). Neppure dopo i proclami e le manifestazioni della Lega sono giunte proposte serie sul futuro dello scalo milanese, che appunto sta facendo da sé. Dalle

parole dei colleghi della Lega questo emerge; nessuna proposta da parte del Governo Berlusconi.

Il presidente Berlusconi ha evocato in questi mesi più volte una cordata italiana in grado di acquistare Alitalia, cordata che è l'oggetto misterioso che riempie le pagine dei giornali. Ma a me, che piace anche la vita di Internet, sembra più una creatura di *Second life*, una mera realtà virtuale, non una seria proposta finanziaria e industriale. Perfino il consiglio di amministrazione di Alitalia non ha potuto far vedere i conti al super-consulente ragioniere Ermolli per la semplice ragione che la fantomatica cordata Ermolli non ha presentato ad oggi alcuna offerta di privatizzazione di Alitalia e quindi la *due diligence* non è ovviamente possibile, perché il signor Ermolli è ad oggi un privato cittadino e nulla più. Il dibattito odierno deve quindi fare chiarezza in modo definitivo.

Ricordo – è già stato indicato dalla collega Bonino – che la *condicio sine qua non* per considerare il prestito ponte fuori dal campo di applicazione della normativa comunitaria sugli aiuti di Stato era in primo luogo che vi fosse un acquirente certo, in secondo luogo che l'erogazione fosse conclusiva per l'operazione. Queste condizioni erano soddisfatte dalla proposta di Air France. Qualunque proposta alternativa deve fare altrettanto, pena la censura europea.

Per queste ragioni chiediamo che il Governo indichi di fronte al Parlamento quale soluzione dare alla crisi di Alitalia, oggi o possibilmente – se non oggi – nelle giornate successive, ma non si può dilazionare a lungo una risposta al Parlamento da parte del Governo. Questa risposta la dobbiamo agli utenti, che ancora seguono Alitalia, sia pure in numero sempre minore; la dobbiamo ai lavoratori, che vedono il proprio posto di lavoro minacciato (ricordiamo le manifestazioni dei dipendenti di qualche settimana fa); la dobbiamo ai contribuenti italiani, che in dieci anni hanno dato ad Alitalia una cifra astronomica, qualcosa come 5 miliardi di euro.

Il Governo quindi deve indicare qual è il partner finanziario, qual è il partner industriale che pensa per Alitalia.

Il tempo è ormai ampiamente scaduto. Se non verranno risposte chiare, se non verranno risposte rapide, non resterà altro che la strada del commissariamento. I cittadini e i lavoratori sapranno di chi è la responsabilità. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Leoni. Ne ha facoltà.

LEONI (*LNP*). Signor Presidente, colleghi, dico subito che voterò a favore del decreto in esame, con grande senso di responsabilità.

Ho sempre ammirato e anche molto amato il mondo aeronautico ed ho sempre seguito con attenzione e grande interesse la vicenda della compagnia di bandiera. Quando si vociferava della sua acquisizione da parte di Air France ho avuto immediatamente l'impressione che fosse un regalo di nozze a Sarkozy da parte del nostro Paese, visto che il Presidente francese vi era venuto a prender moglie. Ho nutrito subito forti dubbi, perché cedere una compagnia di bandiera ad una Nazione confinante con la no-

stra voleva dire far morire lo scalo di Malpensa, dove avevamo creato con grandi sforzi l'*hub* naturale del nostro Paese. Infatti, se guardiamo al resto del mondo, gli *hub* dei Paesi sono dov'è la loro capitale economica, che in Italia è in Padania, a Milano; la conseguenza logica è che l'*hub* del Paese sia a Milano e non nella capitale. Così, ad esempio, in Germania l'*hub* è a Francoforte, negli Stati Uniti non è a Washington, bensì a New York e in Francia, dove la capitale economica coincide con quella della Nazione, è a Parigi. Era dunque evidente che si trattava di una manovra volta a penalizzare la parte produttiva del Paese, che ha fatto investimenti ed ha mantenuto la compagnia di bandiera per tanto tempo, mentre da Roma si è sempre risposto contro questo modo di operare.

Siamo anche fortemente preoccupati perché, come è stato detto dai colleghi che hanno fornito alcuni dati, come il senatore Rizzi, Alitalia perdeva 1 milione al giorno e adesso ne perde 3. Io che volo da Malpensa mi sento bistrattato, perché adesso i collegamenti da Malpensa sono realizzati con aeromobili di serie C e, invece di impiegare 45 minuti per arrivare alla capitale, impiego 1 ora e 20 minuti dato che il volo è effettuato con aeromobili ad elica.

Noi che paghiamo i debiti di Alitalia ora eroghiamo un prestito e sicuramente, ancora una volta, sarà il nostro Paese ad allungare i soldi per restituirlo. Mi viene allora voglia di dire che i portatori di Alberto da Giussano dovrebbero fare come Brenno: venire a Roma con la spada del condottiero, metterla sulla bilancia e dire «guai ai vinti!» per dire che basta, non ne possiamo più di questa situazione che talvolta diventa insostenibile o addirittura ridicola.

Ho però detto che voterò a favore di questo decreto in considerazione della situazione di agonia della compagnia di bandiera. Come amante del settore, infatti, ritengo che un Paese serio dovrebbe avere la compagnia di bandiera.

Mi viene allora da avanzare dei suggerimenti al Governo. Ad esempio, se la compagnia di bandiera va messa in vendita, di non metterla in vendita *tout court* ma di cercare eventualmente il compratore. Penso sia quello che il Presidente del Consiglio ha annunciato durante la campagna elettorale e che mi auguro vada a buon fine. Il compratore, però, non deve essere vicino, altrimenti sarebbe portato a trasferire l'*hub*, mettendo in crisi anche la situazione di Roma, per portarlo molto vicino ai propri *hub* territoriali.

Ipotizzo poi l'idea di un azionariato popolare per la compagnia di bandiera. Non si è mai parlato di azionariato popolare, neanche quando c'era una cordata di industriali. Suggerirei di prevedere una quota di azionariato popolare in modo che gli abitanti, i residenti, i cittadini italiani divengano orgogliosi di una compagnia di bandiera, che mi auguro funzioni e offra un servizio al Paese.

Vorrei anche che si lasciassero liberi gli *slot*. Non vorrei che la compagnia di bandiera, in una situazione di ristrutturazione, non liberasse gli *slot* di Malpensa, mettendo fortemente in difficoltà la SEA, la società di gestione dell'aeroporto, che ormai, grazie a Dio, sta cercando altri utenti per il nostro scalo.

Non dobbiamo poi dimenticare che l'Expo del 2015 è stata ormai assegnata alla città di Milano, che non può sicuramente avere un aeroporto di serie B. Sono tutti segnali che il Governo deve tener presente e che il sistema Paese deve capire: con un'Expo alle porte non si può prevedere un declassamento dell'aeroporto della città di Milano.

Come dicevo, la situazione del sistema aeroportuale italiano va approfondita e studiata a fondo. Ho infatti sentito di un terzo aeroporto a Roma, come è stato detto anche in Aula, dopo lo studio effettuato sulla città di Viterbo, mentre invece andiamo a chiudere Malpensa, che, ripeto per l'ennesima volta, è una parte nevralgica del nostro Paese. (*Applausi dal Gruppo LNP. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bubbico. Ne ha facoltà.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, vorrei innanzi tutto ringraziare il relatore, che ha dato conto del dibattito in Commissione in maniera precisa e puntuale.

Voglio subito aggiungere, rivolgendomi al rappresentante del Governo, che mi ha impressionato la posizione del Governo espressa in Commissione. Sostanzialmente si chiede tempo per trovare una soluzione ad un problema che si dichiarava essere risolto o risolvibile nel giro di poco tempo a patto che il Governo uscente desse la possibilità a quello entrante di guadagnare qualche giorno di tempo attraverso un decreto-legge apposito ed un prestito ponte per dar corpo ad una iniziativa che avrebbe messo in campo una cordata già presente, già operativa, già in grado di rilanciare il futuro industriale dell'Alitalia. Purtroppo oggi prendiamo atto, anche dalle dichiarazioni rese in quest'Aula e dagli interventi dei rappresentanti della maggioranza, che quella soluzione non c'è e che è da ricercare, mentre incombono i problemi e le questioni di non trascurabile rilevanza posti dalla Commissione europea, come è stato precedentemente richiamato dalla collega Bonino. La Commissione europea esige che entro il 30 di questo mese si dia conto della compatibilità dell'intervento deciso dal nostro Paese in relazione agli impegni precedentemente assunti e tesi alla privatizzazione dell'azienda di trasporto aereo in un quadro di rispetto delle norme comunitarie.

Vorrei aggiungere che il problema Alitalia non nasce oggi, visto che sembrerebbe che l'Aula approcci questo problema per la prima volta. Il Parlamento e il Governo si sono occupati di Alitalia in più circostanze. Per esempio, nel 2002, quando fu disposto un incremento di capitale di circa 900 milioni di euro con un provvedimento motivato dall'obiettivo di promuovere un piano di ristrutturazione e di rilancio dell'azienda.

Il Parlamento e il Governo si occuparono di Alitalia due anni dopo, nel 2004, quando fu discusso e approvato il decreto-legge n. 159, che offriva garanzie dello Stato su un prestito ponte (anche quello fu definito prestito ponte) di 400 milioni di euro con la previsione di rimborso a 12 mesi dall'ultimo rateo, dall'ultimo versamento.

### **Presidenza della vice presidente BONINO (ore 12)**

(Segue BUBBICO). Proprio in quella circostanza, quando fu convertito il decreto-legge n. 159, la Commissione europea sollevò obiezioni che furono risolte attraverso una procedura rituale e formale che si sostanziò in un atto di impegno, sottoscritto dal Ministro per le politiche comunitarie in data 13 luglio 2004, che si impegnava ad agire senza disporre ulteriori interventi da parte dello Stato (ulteriori aiuti di Stato) entro i 12 mesi dalla concessione del prestito ponte, cioè dal luglio 2004.

L'Aula del Senato discusse la conversione di quel decreto il 14 luglio e il titolo, ancora una volta, era relativo a misure urgenti per favorire la ristrutturazione e il rilancio di Alitalia. Per curiosità ho voluto leggere i resoconti di quel dibattito parlamentare e ho avuto l'impressione che i senatori allora parlassero per oggi, o che oggi parlino per allora, perché i termini del problema non sono affatto modificati, le questioni rimangono tutte valide, le valutazioni espresse allora sono state riconfermate in questa sede, il Governo annuncia gli stessi impegni che furono annunciati nel 2004. Vi è una sola differenza rispetto ad allora: cambiano i numeri che sostanziano quei giudizi, cambiano i numeri in riferimento alle perdite, cambiano i numeri che segnalano il depauperamento del patrimonio dell'azienda. (Brusìo).

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore. Onorevoli colleghi, c'è un brusìo che non consente francamente né al Governo di ascoltare né all'oratore di procedere con il rispetto che è dovuto. Vi prego di consentire all'oratore di proseguire in un clima più adeguato ai dibattiti parlamentari.

BUBBICO (PD). Grazie, Presidente. Dicevo, cambiano i numeri circa la perdita di quote di mercato di Alitalia, circa la riduzione del fatturato, del traffico effettivo, della capacità complessiva, del fattore di riempimento. I numeri di oggi dicono che Alitalia rischia una situazione di non ritorno; ci dicono che il tempo a disposizione è scaduto, e il tempo non lavora per Alitalia. Giova infatti ricordare che, mentre Alitalia si impoverisce, mentre Alitalia abbandona quote di mercato, mentre Alitalia perde *appeal* rispetto ai consumatori, ai quali non riesce a conferire quel valore aggiunto dato dalla sicurezza offerta da un grande operatore nazionale, altri operatori si rafforzano, altri operatori recuperano, occupano lo spazio lasciato libero da Alitalia. Questa situazione vorrei che venisse relazionata alla presunta tutela dell'interesse nazionale, che evidentemente passa in secondo piano. È una spirale che va bloccata, che va interrotta, perché le soluzioni che oggi appaiono onerose domani appariranno come le soluzioni auspicabili, quelle per le quali sarà necessario concentrare il massimo degli sforzi affinché si possano realizzare.

Il dibattito del 14 luglio 2004 è emblematico. Immagino che il collega Cicolani avrebbe oggi replicato l'intervento fatto esattamente quattro anni fa in quest'Aula. Disse allora: «Vi sono stati errori commessi nel passato e non mi interessa dire se dal centrodestra o dal centrosinistra». Mi preme sottolineare che sono stati commessi degli errori. E aggiungeva: «Il processo di privatizzazione e il tentativo fallito di accordo con la KLM tre anni fa oggi avrebbero consentito di avere una compagnia di dimensioni maggiori, quindi con una massa critica maggiore e con una forza finanziaria maggiore, che avrebbero consentito di muoversi da quel punto morto in cui si trova l'Alitalia, che è talmente grande da essere condizionante nel sistema economico del nostro Paese» – ecco l'interesse nazionale – «ma purtroppo ancora troppo piccola per poter conseguire quella politica di rilancio che permetterebbe in parte di affrontare dalla parte dei ricavi l'attuale problema del non pareggio dei conti». Questo intervento è agli atti.

Nel 2004, quindi, il Governo aveva piena consapevolezza delle difficoltà nelle quali versava Alitalia e aveva assunto impegni vincolanti con la Commissione europea; e solo in ragione di quegli impegni fu varato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 3 febbraio 2005, recante modalità di alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia in Alitalia, che rappresentò l'atto conclusivo di una vicenda piuttosto controversa. Ed è in ragione di quelle procedure che si era giunti qualche mese fa alla soluzione.

Esisteva una soluzione che avrebbe tutelato gli interessi nazionali, che avrebbe salvaguardato la compagnia di bandiera, che avrebbe messo il nostro Paese nella condizione non solo di conservare, ma di accrescere il proprio posizionamento competitivo nel trasporto aereo. Certo, ciascuno di noi avrebbe voluto che quelle soluzioni fossero... *(Il microfono si disattiva automaticamente)*.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

BUBBICO (PD). Ma quelle soluzioni erano obbligate in ragione della situazione che si era determinata.

Quella soluzione è stata vanificata, l'attuale Governo l'ha picconata. Oggi ha il dovere di trovarne un'altra di pari efficacia e ha il dovere di farlo nei tempi richiesti dal mercato, nei tempi richiesti dalle logiche industriali che presidiano questi settori. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Izzo. Ne ha facoltà.

IZZO (PdL). Signora Presidente, signori rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi... *(Brusio)*.

PRESIDENTE. Colleghi senatori, vi è una serie di capannelli proprio vicino al senatore Izzo. Vi prego, per favore, di accomodarvi e consentire al collega di intervenire.

IZZO (*PdL*). La ringrazio, signora Presidente. Il dibattito ha acceso i riflettori sul problema del quale ci dobbiamo occupare e sul quale ci dovremo esprimere. È pur vero che all'interno della Commissione speciale per la conversione dei decreti-legge c'è stata una dichiarazione generale di disponibilità ad esprimere un giudizio positivo sul provvedimento ed anche in Aula nessun senatore sinora ha riferito che si esprimerà negativamente.

Per quanto riguarda il decreto-legge la questione è duplice. Infatti, il provvedimento che ci accingiamo ad approvare è diretto ad assicurare in primo luogo il servizio pubblico di trasporto aereo mediante la concessione da parte dello Stato all'Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A di un finanziamento ponte di breve termine alle condizioni di mercato e della durata strettamente necessaria, tanto che dovrà essere restituito entro il 31 dicembre 2008 ed è gravato anche di un tasso d'interesse di mercato. Si è specificato anche che, nei termini suddetti, le risorse non possono essere considerate aiuti di Stato ai sensi del Trattato CE. È questo il punto: si tratta di un intervento di natura diversa rispetto alle erogazioni che sono state effettuate in passato. Ricordo, signora Presidente, di essere stato relatore nel 2004 sul decreto-legge che concedeva un mutuo di 400 milioni di euro con la garanzia dello Stato. Credo che avremmo dovuto perseguire quello stesso obiettivo, anche alla luce di quanto è emerso dalle osservazioni del Servizio bilancio. Cerchiamo di superare questo aspetto e soffermiamoci invece sulla necessità del provvedimento.

Lei stessa, signora Presidente, nel suo intervento ha detto che il provvedimento al nostro esame è una misura dell'attuale Governo. Per la verità - ahimè - non è così, al di là del dato formale che esso porta la firma del presidente Prodi e del ministro Padoa-Schioppa. Mi hanno fatto anche sorridere talune considerazioni circa l'urgenza che gli aveva riconosciuto il ministro Padoa-Schioppa. Ebbene, per due anni siete stati al Governo; certo, ci siamo stati anche noi dal 2001 al 2006, ma la situazione si è aggravata nell'ultimo periodo. Meno male, collega Bubbico, che siamo intervenuti a bloccare la svendita - che volevano Prodi e il ministro Padoa-Schioppa e probabilmente non la maggioranza che non aveva approfondito questo aspetto - all'Air France-KLM. Anche il collega Vimercati, che ha fatto riferimento all'utilità dell'operazione e alla necessità di intervenire (e anche con somma urgenza), dimentica di riferire che avremmo tagliato 6.000 posti di lavoro con tale operazione. Quale sarebbe stato poi l'avvenire della nostra Alitalia?

Con ciò non intendo sostenere che la situazione debba restare così com'è: è necessario che il Governo Berlusconi intervenga e ci fornisca una soluzione. Sono convinto che, anche rispetto alle preoccupazioni manifestate dal collega Legnini, si stia operando in questa direzione. Sono altrettanto convinto che riusciremo ad offrire una soluzione al problema, ma deve essere individuata a parità di condizioni: con l'Alitalia non abbiamo bisogno di trovare soltanto un partner finanziario, ma abbiamo necessità di un partner industriale. Questo è il punto rispetto al quale mi sento di condividere le preoccupazioni della presidente Bonino.

In effetti, i grandi *network* europei non sono tanti; in sostanza sono tre: British Airways, Lufthansa e Air France. E con ciò mi riallaccio alle preoccupazioni che manifestava la Lega Nord, che – ricordo – nel 2004 non votò a favore del provvedimento di mutuo, allora con un distinguo e motivazioni diverse.

Dobbiamo individuare un partner che sia capace di dare veramente una soluzione al problema dell'Alitalia. Noi stessi, probabilmente, come cittadini, dobbiamo renderci conto della necessità dell'esistenza dell'Alitalia, che è una bandierina piantata in tutto il mondo e che sviluppa quindi una capacità attrattiva per il nostro territorio. Noi stessi, italiani, che facciamo 82 milioni di voli all'anno, non possiamo lasciarne solo 20 o 22 milioni all'Alitalia. Dobbiamo però sollecitare una analoga risposta da parte dell'azienda, che sia competitiva non soltanto sotto il profilo del costo, ma anche sotto il profilo del servizio che deve fornire e delle rotte su cui intende operare.

Per la verità, credo che abbia fatto bene Berlusconi, in campagna elettorale, a bloccare un'operazione nefasta, che si stava perpetrando con la svendita della compagnia ad Air France. Allo stesso momento, però, dobbiamo riaprire in maniera rapida e determinata questo confronto, anche, se volete, con Air France, mostrando di possedere la capacità di avviare un colloquio, ma anche una trattativa capace di fornire quella risposta di cui ha bisogno il Paese, cercando al contempo di determinare le condizioni affinché il Governo finalmente si convinca a ridurre la partecipazione dello Stato nel capitale dell'azienda. Ne parlammo nel 2004 e lo Stato era azionista al 62 per cento: oggi siamo ancora a quella percentuale. Lo Stato deve diminuire la sua presenza, tenendo però conto del fatto che il servizio aereo fornito dall'Alitalia è anche un servizio di Stato e, così come tutti i servizi, non sempre è remunerativo.

Mi avvio a concludere, signora Presidente. Ho esaminato un po' la questione. Avremo modo di tornare su questo argomento quando entreremo nello specifico, quando il Governo avrà individuato una proposta concreta e la offrirà all'esame e al dibattito: in quella sede potremo essere più precisi. Però mi sento anch'io di muovere una critica all'Alitalia e al suo consiglio di amministrazione: non è possibile che l'unica riduzione di costo realizzata sia consistita nell'1,5 per cento. Se poi andiamo a verificare in che cosa è consistita tale riduzione di costi, ci rendiamo conto che è dovuta soltanto alla riduzione delle tratte coperte dal servizio; quindi non si è determinata una riduzione di costi nel vero senso della parola, così come ci veniva suggerito anche dalla Commissione europea.

Accingendomi a concludere questo mio intervento e preannunciando il voto favorevole del Gruppo del Popolo della Libertà, ferme rimanendo le preoccupazioni che abbiamo sull'avvenire dell'Alitalia, confidiamo però nell'azione del Governo del presidente Berlusconi affinché possa trovare una soluzione idonea che sappia coniugare l'esigenza di avere ancora il marchio Alitalia, la bandiera italiana che vola nei cieli del mondo, con la creazione delle condizioni che, con altri partner (mi auguro che siano italiani, insieme anche a partner stranieri), permettano di dare una dimen-

sione aziendale all'Alitalia con una remuneratività tarata sul giusto rapporto tra costi e benefici.

Confermo, quindi, il voto favorevole sulla conversione del decreto-legge e mi auguro che il Governo sappia impostare bene l'accompagnamento di questo provvedimento con le giustificazioni idonee a far sì che la Commissione europea possa esprimere parere favorevole alla concessione del prestito, anche perché esso, utilizzando i fondi di Tesoreria, sarà restituito entro il 31 dicembre prossimo. Dunque, non riesco a condividere la preoccupazione che tale iniziativa possa essere definita un aiuto all'impresa in contrasto con i principi della concorrenza. Ritengo pertanto che la Commissione europea potrà esprimere parere favorevole su questo prestito. *(Applausi dal Gruppo PdL)*.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.  
Ha facoltà di parlare il relatore.

GRILLO, *relatore*. Signora Presidente, esprimo convintamente la mia gratitudine, come relatore, per il contributo che i Gruppi hanno fornito anche in Aula al dibattito. Esprimo ancor più convintamente l'apprezzamento per il fatto che, nonostante alcune corrette osservazioni critiche, da parte dei Gruppi si è ribadita l'intenzione di votare a favore della conversione di questo decreto-legge che a noi pare assolutamente essenziale.

Nella mia brevissima replica desidero recuperare poche osservazioni per aggiungere schematicamente alcune cose a quanto già detto in Commissione.

Al collega Legnini voglio ricordare che, è vero, il Ministro in Commissione non è venuto, ma, come abbiamo avuto modo di spiegare, proprio ieri era impegnato in un incontro con le rappresentanze sociali per illustrare in un confronto aperto i provvedimenti che sarebbero stati esaminati quest'oggi nel Consiglio dei ministri. E comunque il Governo – lo ricordo e ritengo che lo ripeterà il collega Vegas – ha manifestato disponibilità ad aprire un confronto in Commissione e in Aula già dalla prossima settimana.

Mi rivolgo ora al collega Giaretta, il quale, similmente a quanto ha fatto la senatrice Bonino, ha sottolineato che, a parer suo, quello di cui stiamo discutendo non può configurarsi come un finanziamento ponte. Non vorrei che sul nominalismo di alcune affermazioni ci dividessimo, quasi a spezzare il capello in due. Questo è un finanziamento che a data certa deve essere restituito, che non incide sui saldi di finanza pubblica e che, quindi, non modifica gli equilibri di bilancio. Libertà nostra di considerarlo a tutti gli effetti un finanziamento ponte, libertà vostra di dire che non lo è e che è qualcosa di diverso che non si sa come definire. Nella sostanza, questo è un finanziamento che, secondo regole di mercato, sarà restituito entro l'anno.

È ovvio che sarebbe molto meglio che ci fosse fin d'ora il partner in grado di «garantire» l'assorbimento di tale finanziamento, ma perché ciò sia possibile è necessario il piano industriale. Abbiamo però già ricordato

ieri in Commissione e oggi in Aula che il piano industriale e i partner finanziari ed industriali ancora non ci sono. Si tratta di dare fiducia ancora nelle prossime settimane e ritengo che il Governo dovrà scoprire le carte e dire come intende procedere.

Alla collega Bonino, con tutta la benevolenza, il rispetto e la stima che ho verso la sua persona, ricordando bene quando il Governo di centrodestra nel 1994 la indicò quale figura adatta a far parte della Commissione europea e ricordando altresì l'attività svolta con grande intelligenza in quegli anni, vorrei suggerire alcune riflessioni in risposta alle sue osservazioni. La storia della italianità, senatrice Presidente, non esiste, creda a me. Anche questo è nominalismo. Queste sono cose che scrivono i giornali e lasciamo che siano i giornali a dirle; lasciamo che i giornali si sbizzarriscano immaginando che in Parlamento ci siano un partito che tende a difendere l'italianità e un altro che non l'ha a cuore. Credo che questo non sia un problema. Io, peraltro, non ho l'ambizione di essere l'interprete autentico del pensiero del Governo Berlusconi. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Scusate, colleghi. Effettivamente il brusio ha raggiunto livelli che rendono molto difficile per il relatore svolgere il suo intervento e per chi vuole, ascoltarlo.

Vi prego di tenere comportamenti che consentano un dibattito in situazioni normali e istituzionalmente corrette. Si può chiacchierare fuori, dove gli spazi sono parecchi. Vi prego di considerare quest'Aula un luogo di dibattito. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

GRILLO, *relatore*. La ringrazio, signora Presidente.

Sgombrato il campo da questo equivoco tutto di stampo massmediale, vediamo di curarci più del merito delle questioni.

Ritengo che il Governo Berlusconi si sia mosso nella convinzione di due punti di riferimento precisi. Il primo è quello di evitare, ove possibile, la svendita di Alitalia; il secondo consiste nel vedere se esistono le condizioni per costruire alleanze e, contestualmente, evitare incorporazioni. Questo perché, signora Presidente, un Paese che è la settima potenza mondiale sul piano economico non può non difendere la sua compagnia di bandiera, non può non difenderla fino in fondo.

Si continua poi a dire che Alitalia ha i conti in rosso. Certo, ma voglio ricordare che Alitalia è l'unica società italiana presente in tutti i Paesi del mondo; quindi, di fatto, è il vettore più importante per promuovere nel mondo il Paese chiamato Italia.

La settima potenza mondiale sul piano economico ha inoltre bisogno di tutelare i suoi interessi nel settore logistico e trasportistico e io non credo che possa farlo al meglio immaginando di essere mediata da una compagnia incorporata da un'altra compagnia straniera.

In ultimo, signor Presidente, mi creda, qui le bandiere non c'entrano, il Tricolore non c'entra. C'entra qualcosa ancora più importante della bandiera: auspico che Governo e Parlamento, nel rispetto delle leggi esistenti e delle direttive comunitarie, sappiano curare e difendere gli interessi del

nostro Paese. E all'interno di questa locuzione comprendo i consumatori, gli occupati e le imprese; in sostanza il sistema Paese che comunque nell'Europa integrata e nella globalizzazione è un valore da difendere.

Ebbene, in questa logica non posso che manifestare apprezzamento per quanto il Governo ha fatto e non insisterei più di tanto, signora Presidente, nell'attribuire questo provvedimento a questa o a quell'altra parte politica. Si tratta di un decreto-legge che concordemente i presidenti Prodi e Berlusconi hanno giudicato dovesse essere approvato per evitare, questo sì, il tracollo di una situazione che, probabilmente, non si sarebbe più potuta recuperare; così come non sarebbe stato possibile mettere in campo quelle azioni necessarie per un rilancio, un risanamento e un'ipotesi di sviluppo che credo ancora siano presenti nelle potenzialità di Alitalia. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

VEGAS, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signora Presidente, onorevoli senatori, innanzi tutto ringrazio il relatore, senatore Grillo, e tutti gli intervenuti per questo dibattito breve, ma di sostanza. Ovviamente tutti, il Governo *in primis*, ma anche il Parlamento e tutti gli italiani, sono preoccupati per Alitalia. Non a caso il decreto-legge che stiamo esaminando in sede di conversione è stato adottato sulla base di un accordo sostanziale tra il vecchio e il nuovo Governo.

Ci si chiede il perché di questo provvedimento, dal momento che esisteva già una trattativa in avanzato corso. Se questa trattativa fosse stata conclusa probabilmente non ci sarebbe stato bisogno del decreto-legge: quindi quest'ultimo risponde anche al fatto che la trattativa era in avanzato stato di stallo. Pertanto, occorre in qualche modo provvedere affinché non si dovesse necessariamente imboccare una via obbligata; per lasciare, in sostanza, aperta qualche porta, nella consapevolezza di tutti i valori importanti testé sottolineati dal relatore, riguardanti Alitalia, sia con riguardo all'aspetto del produttore, cioè allo stato dell'azienda e ai suoi dipendenti, che, soprattutto oserei dire, a quello del consumatore, con ciò intendendo i viaggiatori italiani e le nostre merci. Infatti, il principale obiettivo della privatizzazione di Alitalia è quello di fornire al sistema Italia un sistema competitivo in grado di servire al meglio gli italiani e le loro merci, ai prezzi più convenienti possibili.

Questo è, in sostanza, l'oggetto di questo decreto-legge. Ricordo che si tratta di un oggetto molto limitato e che non si tratta dell'esaurimento della pratica della privatizzazione di Alitalia o della soluzione del problema del trasporto aereo, ma semplicemente di costituire una sorta di ponte tra il vecchio e il nuovo.

A tale riguardo, signora Presidente, desidero ribadire che il ponte ha tutte e due le sponde: ce l'ha nell'oggi, ma anche nel domani, visto quanto recita il secondo comma dell'articolo 1 del decreto-legge: «La somma erogata ai sensi del comma 1 è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione dell'intera quota del capi-

tale sociale, di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze, e il 31 dicembre 2008». Ciò vuol dire che la sponda finale del ponte è fissata al più tardi al 31 dicembre 2008, possibilmente prima, quando sarà completato il processo di privatizzazione. Ciò significa che c'è anche un intendimento preciso del vecchio Governo, assunto dal Governo nuovo, di completare il processo di privatizzazione perché si ritiene che sia lo strumento adeguato a risolvere i problemi dinanzi menzionati. Sotto questo profilo, il prestito è effettivamente l'ultimo e unico meccanismo che consente di attuare la politica che tutti desideriamo in materia di trasporto aereo.

Un'ulteriore precisazione concerne la preoccupazione che il prestito si configuri come aiuto di Stato. In realtà si tratta di una mera anticipazione finanziaria reversibile, con caratteristiche di mercato a brevissimo termine a valere sui fondi di tesoreria. Per inciso, i fondi di tesoreria che vengono attivati sono quelli del Fondo rotativo per l'innovazione tecnologica, che ha una capienza assolutamente sufficiente e che comunque verrà coperta con il rimborso delle quote entro l'anno. Si tratta, quindi, di un prestito a breve che non si configura come aiuto di Stato perché non distorce il mercato, ma si limita a fornire un aiuto temporaneo mediante un prestito che deve essere rimborsato con la corresponsione di interessi di mercato. Non viene, pertanto, elargito alcun favore a questa impresa rispetto alle altre che operano in Europa.

Ritengo pertanto, signora Presidente, di non dover aggiungere altro a questo ricco dibattito, se non assicurare che il Governo è disponibile a presentarsi nella sede che il Senato riterrà più opportuna per discutere il futuro dell'Alitalia e chiedere all'Assemblea la sollecita conversione di questo importante decreto-legge. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Poiché sugli articoli del decreto-legge da convertire non sono stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione finale.

PINZGER (*UDC-SVP-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINZGER (*UDC-SVP-Aut*). Signora Presidente, onorevoli colleghi, oggi siamo chiamati ad esaminare un decreto-legge che prevede un finanziamento ponte da 300 milioni di euro ad Alitalia al fine di garantire, per un periodo di tempo limitato ossia strettamente necessario, un servizio pubblico essenziale ed evitare problemi di ordine pubblico.

Tutti sappiamo che il finanziamento ponte nasce da un'intesa *bipartisan*; è stato erogato lo scorso 5 maggio in base al decreto-legge del 23 aprile del Governo Prodi concordato con Silvio Berlusconi, al fine di garantire alla compagnia di bandiera la sopravvivenza. Entrambe le Camere

dovranno approvare il succitato decreto entro il prossimo 23 giugno, pena la decadenza. La Commissione speciale addetta alla conversione dei decreti-legge, di cui sono membro, ha trasmesso il testo a quest'Assemblea dopo un attento esame dello stesso.

Tale intervento, come si legge nella relazione del provvedimento, si reputa necessario ed urgente in considerazione della gravissima situazione finanziaria di Alitalia, ben nota a noi tutti. Sappiamo che la situazione finanziaria della compagnia aerea si è aggravata anche a causa del caro petrolio. Il capitale di Alitalia è quasi azzerato e allo stato ci troviamo in situazione di bancarotta.

### **Presidenza del presidente SCHIFANI (ore 12,34)**

(Segue PINZGER). Si è potuto evitare il collasso finanziario grazie a questo finanziamento ponte, che fortunatamente non comporta effetti sui saldi di finanza pubblica né variazioni di bilancio. Infatti, il decreto-legge prevede che il prestito dovrà essere rimborsato entro la fine di quest'anno.

In Commissione, in corso di esame, sono stati espressi vari dubbi sul provvedimento, soprattutto sui suoi profili comunitari: uno dei rischi che corriamo è quello di una sua bocciatura da parte della Commissione europea, qualora l'Unione Europea considererà questo finanziamento come un aiuto di Stato, visto che il decreto-legge è firmato dal Ministro dell'economia e delle finanze, azionista di Alitalia. Ora non intendo entrare nel merito della legittimità del provvedimento, fatto sta che le perdite di Alitalia vengono stimate a quasi tre milioni di euro al giorno e che, allo stato, la tanto evocata cordata italiana non esce allo scoperto.

Onorevole Presidente, cari colleghi, vista la rinuncia di Air France il tempo di strutturare ed organizzare eventuali soluzioni alternative si fa sempre più stretto. Occorre risolvere tale questione positivamente e definitivamente, tenendo conto dell'interesse nazionale, ma nel rispetto delle regole del mercato. Per rendere questo Paese più moderno ed efficiente e per rilanciare la nostra economia servono infrastrutture ed un buon sistema di trasporti. Ma occorre trovare in tempi brevi una soluzione alla crisi di Alitalia, soprattutto perché non è più tollerabile che a pagare i conti in rosso di questa compagnia siano i nostri cittadini, che hanno urgentemente bisogno di risposte concrete in campo economico e sociale.

Onorevole Presidente, annuncio che i membri del Gruppo UDC, SVP e Autonomie esprimeranno liberamente il loro voto secondo le proprie convinzioni. Posso tuttavia preannunciare che i miei colleghi Helga Thaler Ausserhofer, Oskar Peterlini, Mirella Giai, Antonio Fosson ed io esprimeremo voto favorevole al provvedimento in esame. (*Applausi dei senatori Peterlini, Fosson e Giai*).

PRESIDENTE. Colleghi, la fine della seduta è prevista per le ore 13. Poiché mancano solo alcune dichiarazioni di voto prima del voto finale, chiedo all'Aula di consentire un piccolo sfioramento rispetto all'orario concordato in modo da completare l'argomento all'ordine del giorno e sconvocare così la seduta pomeridiana. (*Applausi dai Gruppi PdL e PD*).

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

GIAMBRONE (*IdV*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIAMBRONE (*IdV*). Signor Presidente, signori rappresentanti del Governo, onorevoli senatrici, onorevoli senatori, con il provvedimento al nostro esame viene disposto in favore di Alitalia S.p.A. il cosiddetto prestito ponte di 300 milioni di euro, a valere su fondi di Tesoreria, senza tuttavia – come spiega la relazione governativa al disegno di legge di conversione del decreto-legge – comportare effetti sui saldi di finanza pubblica, né variazioni di bilancio. Infatti, i fondi erogati dalla Tesoreria verranno ricostituiti alla restituzione del prestito, maggiorati degli interessi maturati.

Si stabilisce, inoltre, che il prestito verrà rimborsato entro il 31 dicembre 2008, maggiorato di un tasso di interesse nella misura prevista dalla specifica disciplina comunitaria richiamata. Si dispone quindi che, fino al rimborso del prestito ponte, gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere dall'Italia sono equiparati a quelli *ex* articolo 67, comma 3, lettera *d*), della legge fallimentare. Appare evidente che il prestito in favore di Alitalia S.p.A. si rende necessario ed urgente in seguito alla gravissima situazione finanziaria della stessa società, per far fronte all'immediato fabbisogno di liquidità dell'azienda, anche al fine di garantire una continuità dell'attività ordinaria nel breve periodo.

Per questo motivo, signor Presidente, voteremo a favore del presente disegno di legge. Tuttavia, dobbiamo esprimere alcune perplessità in merito alla compatibilità con la disciplina europea degli aiuti di Stato alle imprese del prestito concesso dal Governo ad Alitalia. L'assenza di un piano industriale rafforza l'ipotesi di un prestito al limite della compatibilità con le norme comunitarie. Secondo la giurisprudenza comunitaria, infatti, gli incentivi alle imprese in difficoltà, per essere dichiarati compatibili con il mercato comune, devono accompagnare un piano di ristrutturazione coerente, che deve essere presentato alla Commissione europea con le necessarie precisazioni. Nel caso del prestito ponte ad Alitalia, invece, nonostante l'opposizione abbia sollecitato sia il Governo, nella persona del Ministro dell'economia, sia i vertici aziendali ad intervenire per spiegare meglio quali siano i loro orientamenti sul futuro dell'azienda, allo stato attuale dobbiamo registrare con grande rammarico che non esistono né un piano industriale, né le necessarie motivazioni, a parte l'affermazione secondo cui il contributo, considerate le ragioni di ordine pubblico e l'ur-

genza della situazione finanziaria, dovrebbe garantire la continuità del servizio a favore degli utenti.

In particolare, i motivi di ordine pubblico non sembrano decisivi. Infatti, non solo la normativa comunitaria non prevede, almeno in generale, l'ammissibilità di aiuti di Stato per tali esigenze, ma – qualora li prevedesse – non potrebbero gli stessi essere erogati a favore di Alitalia, visto che per anni il vettore ha beneficiato di sussidi senza realizzare le riforme richieste dall'Unione Europea e che i pericoli per l'ordine pubblico derivano più che altro da una condizione di dissesto, rispetto alla quale lo Stato, se non vi ha contribuito, ha specifiche responsabilità.

Vale la pena di ricordare che nel 2002 il bilancio di Alitalia è risultato positivo per 93 milioni di euro; nel 2003 si è avuta una perdita di 520 milioni di euro, saliti a 844 l'anno successivo; nel 2005 la perdita è stata contenuta a 168 milioni, per poi risalire nel 2006 a 605 milioni di euro e fermarsi nell'ultimo bilancio annuale del 2007 a 364 milioni di euro.

Fino ad oggi, quasi tutte le perdite sono state a carico dello Stato. Si parla di un buco di gravità enorme, considerando anche i periodi non citati. Alla fine del 2006, il Governo Prodi è stato costretto all'ennesima ricapitalizzazione, decidendo di vendere la compagnia al miglior offerente. Si sono formate una decina di cordate, ma tutte alla fine hanno rinunciato, giudicando troppo vincolanti e impraticabili le condizioni imposte per il compratore. Nell'estate del 2007 si è deciso di andare a trattativa privata e, per limitare le spese, si è elaborato un piano che prevede, tra l'altro, il taglio di 150 voli da Malpensa.

Il Governo in carica non ha ancora trovato una soluzione, nonostante il Presidente del Consiglio in campagna elettorale avesse fatto credere agli italiani di averla in tasca, né il Ministro dell'economia ha chiarito quali proposte siano sul tappeto. Ricordando ancora che nel 2003 si è avuta una perdita di 520 milioni di euro, saliti a 844 l'anno successivo, che nel 2005 la perdita è stata contenuta a 168 milioni, per poi risalire a 605 milioni nel 2006, e che il Governo Prodi è entrato in carica nella metà del 2006, l'Italia dei Valori chiede perché Silvio Berlusconi non abbia risanato la compagnia di bandiera quando era al Governo.

Adesso egli afferma che o si fa l'Alitalia o si muore, facendo appello ad un improprio sentimento di italianità che costerebbe ai contribuenti un prezzo troppo alto. Ma i contribuenti ed i lavoratori di Alitalia hanno le tasche piene di promesse: oggi chiedono certezze, quelle certezze che l'attuale Governo, in questo momento, non ha saputo dare. Alitalia perde 3 milioni di euro al giorno, quindi il cosiddetto prestito ponte finirà in fretta. A quel punto, cosa succederà?

Avremmo voluto sentire il Governo sul futuro dell'azienda di bandiera del nostro Paese. Il presidente del Consiglio Berlusconi, in campagna elettorale, ci aveva promesso la cordata, ma nessuno l'ha vista. Possiamo supporre che chiederanno ancora alle banche di intervenire per salvare Alitalia e per fare qualche cordata che altrimenti nessun imprenditore si sognerebbe di fare, perché evidentemente vorrebbe ricevere dei quattrini per comprarla e non certo metterci capitali freschi.

Noi dell'Italia dei Valori esprimiamo quindi una viva preoccupazione perché in un Paese serio le trattative vanno condotte su altri presupposti, che rispondano alle esigenze del mercato, senza ricorrere ad una definitiva stabilizzazione della compagnia di bandiera.

Il senso di responsabilità e la coerenza impiegati nel decreto-legge approvato dal Governo di cui l'Italia dei Valori era partecipe non faranno mancare un voto favorevole, con l'esortazione al Governo di tenere un comportamento trasparente, non sottraendosi mai alle informative puntuali che il Parlamento gli chiederà. *(Applausi dal Gruppo IdV)*.

DIVINA (*LNP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DIVINA (*LNP*). Signor Presidente, colleghi, quando prende la parola un esponente della Lega, indubbiamente tutti quanti, anche senza usare toni eufemistici, sanno che a parlare non è sicuramente una persona di carattere ultranazionalista. Oggi, però, ci dobbiamo confrontare proprio su un problema di carattere nazionale, ossia se salvare o meno la compagnia di bandiera. Si sa anche che, come Lega, amiamo molto più le bandiere regionali di quella della compagnia: in questo frangente, però, deve prevalere innanzi tutto la responsabilità, per affrontare questo provvedimento con freddezza e buonsenso.

Prendiamo atto di quella che è stata la storia di Alitalia e del fallimento dell'ultimo tentativo di vendita della quota di controllo alla compagnia francese. Del resto, non giudichiamo male questo fallimento, perché altrimenti il buon esito della trattativa avrebbe fortemente pregiudicato interessi del Nord del Paese (non solo di Varese e dell'area di Malpensa), con riguardo in particolare ad una grande struttura che, pur essendo in grado di assicurare lavoro, produttività, famiglia e dipendenti, non rientrava però nella strategia di una compagnia che, avendo come asse preferenziale probabilmente Parigi-Roma, non ha interesse ad avere altri perni importanti su questa tratta.

Oggi però parliamo di elargire un prestito di 300 milioni, un prestito a scadenza con la motivazione – come si legge nella relazione – di garantire continuità nell'offerta del servizio del trasporto aereo. Abbiamo verificato cosa accade in caso contrario e abbiamo tirato delle conclusioni: non vi sono alternative a questo provvedimento; un eventuale parere negativo significherebbe il fallimento immediato della compagnia di bandiera.

Qual è la speranza che anima probabilmente tutti quanti, noi compresi? È che da ora alla fine del 2008 si riesca a trovare un partner solido che sappia acquisire le quote di maggioranza che verrebbero cedute. Siamo parzialmente soddisfatti dal mercato italiano e da quello che si sta muovendo: il gruppo Intesa Sanpaolo, Air One con Carlo Toto, si sa che fanno incontri, tavoli di verifica; ci sono gruppi come Ligresti, Tronchetti Provera, Polegato, Fossati ed altri interessati a questa operazione.

Alitalia è finita male; lo sappiamo tutti. Alitalia è stata gestita male come tante, tantissime altre aziende di Stato, che sono servite come ammortizzatori sociali più che come aziende in grado di stare sul mercato, a garantire occupazione nel momento in cui vi era difficoltà e magari anche ad altri scopi.

Undici sono le tipologie di aerei in dotazione di Alitalia. Nessuna compagnia ha fatto questa diversificazione; per lo più si opta per tecnologie *boeing* o tecnologie *airbus*. Alitalia ha diversificato acquistando – forse l'unica compagnia al mondo – anche aerei prodotti in Brasile: sotto la presidenza di D'Alema, infatti, si acquistarono degli *embraer* forse per fare un piacere al presidente Lula appena insediato. Si parlava di *partnership* industriali-economiche, ma di fatto si realizzavano delle *partnership* politiche con quei Paesi sulla pelle di Alitalia e di chi in Alitalia operava. Questo comunque è il passato.

Oggi – abbiamo ascoltato l'intervento della collega Bonino - c'è chi obietta che la Commissione europea potrebbe anche bocciare questo provvedimento. Infatti gli orientamenti della Comunità, per lo più mercantili-stici, perseguono effettivamente i fini di cui ha parlato la senatrice. L'uscita delle imprese inefficienti rientra nel normale funzionamento del mercato; questi sono gli orientamenti della Comunità. Però la Comunità ha sempre smentito queste voci eccessivamente allarmistiche: ricordiamo che in occasione dell'ultima ricapitalizzazione di Alitalia, quando si divise la società in due tronconi, *AZ fly* e *AZ servizi*, ben otto compagnie aeree europee avevano fatto obiezione in sede comunitaria sulla ricapitalizzazione di Fintecna in *AZ servizi*, ma la Commissione europea ha sentenziato che non si trattava di aiuto di Stato, cioè che si era rispettata pienamente la normativa.

A questo punto ai colleghi che hanno qualche rimostranza dico che se quell'operazione al limite, molto *borderline*, fu giudicata nel contesto rispettosa e legittima, a maggior ragione un prestito, per lo più a termine, per lo più a tassi di mercato, non potrebbe oggi essere obiettato e sollevato.

In ogni caso noi dobbiamo essere anche obiettivi, nel senso che non possiamo continuamente guardare a questa Europa come un'Europa matrigna; non possiamo concepire un'Europa che non ci consenta neanche in questo caso di mettere in atto tutte le iniziative per salvare una nostra azienda il che vuol dire salvare un'economia, salvare l'immagine di un Paese, famiglie, occupazione, non soltanto in una limitata area geografica. Non possiamo accettare un'Europa che ci dica che non possiamo produrre latte e poi ci obbliga a comperarlo all'estero a prezzi sempre più esagerati; come non possiamo accettare un'Europa che decide di far chiudere le nostre aziende perché non le sa difendere da una concorrenza sleale dovuta ad un'economia globale sregolata, per lo più indocinese. Sappiamo però che questo è un altro argomento.

Sulla questione Alitalia, la Lega Nord è favorevole al prestito ponte, pertanto alla conversione del decreto-legge in esame. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

ZANDA (PD). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (PD). Signor Presidente, il Partito Democratico voterà a favore della conversione del decreto-legge che autorizza il prestito all'Alitalia e lo farà nonostante un radicale dissenso dalle modalità irrituali, opache e anche rischiose con le quali l'onorevole Berlusconi nei mesi passati, ben prima di essere capo del Governo, ha interferito sulla crisi dell'Alitalia e ora, con più titolo, la sta gestendo.

Il Partito Democratico voterà il provvedimento per due motivi consistenti: per solidarietà nei confronti dei lavoratori di Alitalia e per dare atto al presidente Prodi della sensibilità istituzionale e politica di cui ha dato prova anche dopo il 13 aprile, emanando un decreto-legge che in ogni sua parte, dal dispositivo allo stanziamento, rispondeva alle indicazioni di Berlusconi.

Mi sarei aspettato un ringraziamento che invece non è arrivato, forse per dimenticanza o forse, più facilmente, perché si tratta della prima conferma di quel che tanti temono, e cioè che Silvio Berlusconi predichi bene, ma poi sia tentato di razzolare male: parla di garbo e di gentilezza, ma poi lui, fatto salvo qualche salamelecco superficiale, di garbo non ha alcuna intenzione di concederne nemmeno un'oncia. Insomma, ci sono molti segnali che Berlusconi con questa storia della gentilezza voglia cloformizzare, confondere, in una parola intortare l'opposizione e se questa è la sua intenzione sappia che non ci riuscirà.

Con la maggioranza colloquieremo sulle regole; sulle riforme avremo un atteggiamento politico costruttivo, molto diverso da quello che ha avuto il centrodestra nei 20 mesi di governo Prodi: è nostro dovere farlo e serve all'Italia. Ma non faremo sconti, né sul piano politico parlamentare, né sulle azioni di Governo. Se il presidente Berlusconi oggi fosse qui, gli avrei detto che meglio avrebbe fatto a parlare di lealtà e franchezza più che di garbo e gentilezza, perché, signori senatori – e mi rivolgo soprattutto ai senatori della maggioranza – questo è il punto politico che caratterizzerà questa legislatura: i rapporti tra maggioranza e opposizione potranno evolvere in una direzione o in un'altra soltanto in relazione alla qualità del confronto e alla lealtà del dibattito di cui saremo capaci.

Per risolvere i problemi gravi dell'Italia servono verità e lealtà, più che galateo televisivo. Purtroppo, quanto a qualità di contenuti la maggioranza non è partita con il piede giusto. Finora, sul caso Alitalia non abbiamo ascoltato alcuna franca analisi delle ragioni della crisi e alcuna chiara descrizione delle strategie e dei progetti per il futuro.

La crisi dell'Alitalia – lo sapete – viene dalle degenerazioni degli anni Ottanta e Novanta, che hanno caratterizzato la nostra industria di Stato, anni di ampie e diffuse responsabilità della politica, del sindacato, del *management* e di tanti altri comprimari, ma la data che segna il passaggio da una condizione di difficoltà a un dramma aziendale è quella dell'11 settembre 2001. È dopo quella data che nessuno è rimasto come

prima nel trasporto aereo mondiale, basti pensare all'immediata contrazione della domanda, all'aumento del costo del carburante, al rallentamento delle economie occidentali, alla necessità di aumentare la sicurezza negli aeroporti e all'emergere delle compagnie a basso costo.

In tutto il mondo, dopo l'11 settembre, tutti hanno aperto gli occhi: i governi e le compagnie aeree; chi ha capito ha preso le contromisure, chi non ha capito ne sta subendo ancora le conseguenze. Sono quelli gli anni in cui Sabena e Swissair fallivano e si ristrutturavano, British entrava nell'azionariato di Iberia e tutte – dico tutte – le maggiori compagnie degli Stati Uniti cambiavano radicalmente pelle.

In Italia no: chi ha governato dal 2001 al 2006 ha proseguito la politica di ripianamento delle perdite dell'Alitalia, con in più una leggerezza che voglio sottolineare, quella dei frequenti cambi di amministratori: in cinque anni, quattro consiglieri delegati e tre presidenti. Tra questi ultimi spicca il caso esemplare del presidente dell'Alitalia Bonomi, che, andandosene poi a Malpensa, non seppe fare di meglio che chiedere 1.250 milioni di euro di danni all'Alitalia per comportamenti lesivi messi in atto dalla stessa compagnia nei confronti di Malpensa, comportamenti ai quali evidentemente ha concorso egli stesso da presidente dell'Alitalia; vorrà dire che anche Bonomi dovrà pagare la sua quota di danni.

Dobbiamo ricordare che l'11 settembre 2001 l'Alitalia non si trovava ancora *in articulo mortis*; proprio il Governo Berlusconi, nel luglio 2001, favoriva la stipula di un'alleanza tra Alitalia e Air France che, in vista di una futura integrazione delle compagnie, prevedeva uno scambio di partecipazioni, poi realmente effettuato l'anno successivo. Un mese prima dell'11 settembre 2001 l'Italia aveva visto giusto, aveva capito che l'Alitalia non poteva andare da sola ed aveva scelto come partner Air France. Poi furono le incertezze del Governo ed i suoi dissidi interni a fare la frittata, quegli stessi dissidi di cui questa mattina i giornali danno conto all'interno del Governo della maggioranza.

Fu KLM a precedere Alitalia e a fare la fusione con Air France. Nonostante ciò, per merito del suo *management*, Alitalia riuscì poco dopo a firmare un'intesa con Air France e KLM che nuovamente la proiettava sul mercato internazionale. È stata la nostra ultima occasione e venne sprecata anche questa. La condizione per rendere operativo il progetto era la privatizzazione di Alitalia, che non avvenne, come tutti sapete; niente privatizzazione, continua e progressiva perdita di quote di mercato e poi il vincolo europeo che ci impedì di ripianare le nuove perdite.

Tralascio adesso di ricordare il danno che, sempre in quei cinque anni, ci venne per una dissennata politica che ha visto crescere in tutta Italia fino a 100 aeroporti, piccoli, medi e grandi, responsabili, tra l'altro, anche della crisi di Malpensa, come sapete.

Oggi avrei voluto sentire questa verità dal Governo con quella lealtà e franchezza – mi rivolgo al senatore Vegas, che apprezzo – che più del garbo e della gentilezza ci servono per rendere costruttivi e civili i nostri rapporti. A proposito di franchezza, in merito all'incarico privato al dottor Bruno Ermolli ricordato dal senatore Legnini, vorrei fare una considera-

zione di contenuto ed una considerazione politica. Mi auguro anzitutto che in questa cordata, se mai ci sarà, non compaiano imprese a partecipazione pubblica, che in questo caso sarebbero più uno strumento di protezionismo che di colbertismo. Dal punto di vista politico, mi ha fatto poi molto effetto la disinvoltura con cui Ermolli ha svolto il suo mandato e anch'io, come il senatore Legnini, l'ho confrontata con il ben diverso trattamento che il centrodestra riservò ingiustamente al dottor Angelo Rovati, per fatti che si sono dimostrati inesistenti e soltanto per colpire il suo rapporto con il presidente Prodi.

Concludo, Presidente, soffermandomi brevemente sul prestito ponte. Il suo ammontare così consistente esclude si possa trattare di un sussidio: 300 milioni di euro possono avere senso soltanto se servono a consentire all'Alitalia di sopravvivere il tempo necessario a mettere in piedi un nuovo piano di ristrutturazione sostenuto da un azionista del settore dell'aeronautica civile capace di pilotare la compagnia fuori dalla crisi. Per noi questo azionista era Air France, ma il centrodestra, capeggiato da Berlusconi, ha boicottato, scusate ma devo dire così, le trattative tra Air France e Alitalia e per adesso ancora non propone alternative. Io chiedo che venga presto in Aula il ministro dell'economia, l'onorevole Tremonti, per spiegare al Senato qual è l'obiettivo cui è destinato il prestito ponte, per quale motivo l'abbiamo fatto e quale piano industriale il Governo ha in mente per Alitalia.

Abbiamo letto poco fa sulle agenzie che il certificatore di Alitalia si appresta a non certificare il bilancio e che il nuovo presidente si appresta a dare le dimissioni, dunque è soltanto per senso di responsabilità nei confronti dei lavoratori di Alitalia che noi voteremo a favore del decreto. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV).*

CICOLANI *(PdL)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI *(PdL)*. Signor Presidente, anche il Popolo della Libertà voterà a favore di questo decreto-legge, ma alcune osservazioni, anche in relazione agli interventi in dichiarazione di voto e in discussione generale – senza raccoglierne l'aspetto in qualche caso, per la verità, polemico – vanno sviluppate.

Al senatore Bubbico, che ha ripreso alcune considerazioni da me svolte qualche anno fa in merito all'Alitalia, dico che le sottoscriverei ancora. Mi ritrovo completamente in quelle dichiarazioni, credo che Alitalia sia una compagnia grande perché estremamente importante nel nostro Paese, ma piccola per competere nel panorama internazionale, quindi auspico che il futuro di Alitalia sia all'interno di intese che ne rafforzino la competitività. Questa sarà una strada obbligata che il Governo dovrà percorrere se vorrà arrivare ad una conclusione positiva della vicenda.

Al senatore Zanda, cui mi legano sentimenti di stima e di amicizia che è inutile ribadire, voglio dire che è vero che negli anni del Governo

Berlusconi abbiamo cambiato più volte amministratore delegato e che ci sono state delle diversità di posizione in quel periodo legate anche, come lui sa bene, a delle rigidità sindacali sul piano Mengozzi che sollevarono un dibattito all'interno dello stesso sindacato. Chi dimentica gli articoli di Ichino sul «Corriere della sera» in cui si chiedeva se era corretto un rapporto fra il sindacato e le aziende impostato in quel modo e quale fosse il ruolo del sindacato in ambiti così sensibili del pubblico servizio? Ricordo, però, che anche nei due anni del Governo Prodi sono stati cambiati tre amministratori delegati. Questa è una conseguenza delle difficoltà dell'azienda e forse oggi ripercorrerne la storia sarebbe un po' fuori tema rispetto a ciò che siamo chiamati a votare.

Aggiungo solo un accenno sul valore di questa azienda. Ricordo che alcuni mesi fa, in Commissione, Maurizio Prato, nella prima fase della trattativa di vendita ad Air France – quella che poi a dicembre non ebbe conclusione positiva non certo per l'atteggiamento ostruzionistico da parte nostra – disse che il problema dell'Alitalia si poteva risolvere, perché le perdite gravi dipendevano sostanzialmente da tre ragioni.

In primo luogo derivavano da un effetto Paese, cioè dalla difficoltà del bacino di alimentazione degli aeroporti intercontinentali nel nostro Paese, e a questo veniva attribuito circa il 50 per cento del valore delle perdite di Alitalia, cioè 150-200 milioni di euro. Non c'è dubbio che tutto questo avveniva anche perché il nostro sistema aereo non soltanto non aveva avuto la capacità di reggere nei confronti delle difficoltà a valle dell'11 settembre, ma non aveva avuto la capacità di adeguarsi al sistema *low cost e low fare* che aveva cambiato radicalmente il sistema del trasporto aereo. Tutto ciò non è attribuibile all'Alitalia come azienda, ma è probabilmente un ritardo della politica a cui in questa legislatura siamo e saremo chiamati a dare delle risposte certe e rapide. Ricordo, tra l'altro, che sotto questo profilo esisteva un disegno di legge di riordino del sistema del trasporto aereo – tra l'altro presentato dal centrosinistra – che era dormiente da più di un anno in Senato. Quindi, la prima causa delle perdite di Alitalia può essere rimossa rivedendo la politica, dando delle risposte al sistema del trasporto aereo. È infatti vero, egregia presidente Bonino, che Alitalia non può ricevere aiuti di Stato, ma non deve avere nemmeno gravami di Stato; e allora dobbiamo liberarla dai gravami di Stato – su questo ritengo che siamo tutti d'accordo – per poterla vedere competere sul piano internazionale anche attraverso alleanze con altre compagnie.

Il secondo tema concerne un sistema di riordino del personale. Sappiamo che dobbiamo limitarne gli effetti e anche in questo caso il Governo dovrà intervenire con gli aiuti tradizionali che si danno in questo settore. A ciò è legato all'incirca il 20 per cento delle perdite annue di Alitalia, sempre secondo le dichiarazioni dell'allora presidente e amministratore delegato Prato.

Il terzo elemento, il più complesso, riguarda il rinnovamento del parco degli aeromobili. Come tutti sappiamo, oggi esistono veicoli che consumano molto di meno dei vecchi aeromobili che sono patrimonio di Alitalia, quindi l'aumento del carburante non aiuta l'economia della no-

stra compagnia. Su questo probabilmente dovremo intervenire come azionisti (o i futuri azionisti dovranno intervenire) con finanziamenti robusti per consentire un ammodernamento. Tuttavia, le tracce della salvezza della compagnia sono indicate e, secondo noi, sono possibili.

Per concludere il mio intervento e ridare un minimo di ordine alla discussione, riguardo alle motivazioni mi soffermo su un aspetto che non ho sentito citare nel corso del dibattito: questo provvedimento è legato alla posizione assunta dall'ENAC in una certa fase, in cui tale ente sosteneva che, se la compagnia non avesse avuto la liquidità necessaria per garantire almeno dodici mesi di funzionamento, non sarebbe stata nelle condizioni di mantenere in vita la licenza. Pertanto, ci trovavamo in una condizione in cui il Governo precedente si era mosso verso un'ipotesi di vendita e quindi i piani industriali erano preordinati a tale scenario che non si è concretizzato; intanto, non c'era tempo di organizzare un diverso piano industriale e verificare se a livello di mercato ci fosse la possibilità di reperire capitali. Si tratta di una classica situazione in cui l'aiuto di Stato non c'entra nulla.

La Commissione europea a mio avviso non potrà che prendere atto di una condizione che i legali in genere chiamano *ad impossibilia nemo tenetur*. Non c'erano condizioni diverse per garantire l'esistenza in vita di questa azienda. Non è un aiuto di Stato, come hanno spiegato benissimo il presidente Grillo e il senatore Vegas.

Pertanto, rimanendo ai profili di questo decreto-legge, dobbiamo considerare che è stato un provvedimento completamente *bipartisan*, un'azione di Governo resasi necessaria per una contingenza specifica, del tutto estranea a situazioni similari che hanno interessato i cosiddetti aiuti di Stato in circostanze affini del passato, perché questa condizione è originale, unica nel suo genere. Non si tratta di un aiuto di Stato, perché il prestito va nella direzione di salvaguardare un interesse nazionale. Come ultima considerazione, il trasporto aereo nel nostro Paese è diverso da quello della Svizzera o del Belgio, dacché è un servizio pubblico di continuità territoriale che per noi assume un significato molto diverso.

Per tali ragioni voteremo convintamente a favore del decreto-legge al nostro esame. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

**È approvato.**

### Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Essendo rinviati gli altri argomenti previsti per la corrente settimana dal calendario dei lavori dell'Assemblea, le sedute di oggi pomeriggio e di domani mattina non avranno luogo.

### Interrogazioni, annuncio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni, pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

### Ordine del giorno per le sedute di martedì 27 maggio 2008

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi martedì 27 maggio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 11 e la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 11

Informativa del Ministro degli affari esteri sui recenti sviluppi della situazione in Libano.

ALLE ORE 17

Discussione dei disegni di legge:

1. Conversione in legge del decreto-legge 1° aprile 2008, n. 49, recante misure urgenti volte ad assicurare la segretezza della espressione del voto nelle consultazioni elettorali e referendarie (...) (*Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati*).

2. Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 60, recante disposizioni finanziarie urgenti in materia di trasporti ferroviari regionali (...) (*Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati*).

3. Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 61, recante disposizioni finanziarie urgenti in materia di protezione civile (...) (*Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati*).

4. Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di Giustizia delle Comunità europee (...) (*Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati*).

La seduta è tolta (ore 13,11).

Allegato A

## DISEGNO DI LEGGE

**Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo**  
(4, già stampato n. 2014 della XV Legislatura)

## ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE (\*)

## Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

---

(\*) Approvato il disegno di legge, composto del solo articolo 1.

## ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

## Articolo 1.

1. È disposta in favore di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A., per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità, l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni, a valere sulle disponibilità di cui alla contabilità speciale 1201 e in deroga alla procedura di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 46; tali disponibilità vengono ricostituite alla restituzione dell'importo erogato, maggiorate degli interessi maturati ai sensi del comma 2.

2. La somma erogata ai sensi del comma 1 è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione dell'intera quota del capitale sociale, di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze, e il 31 dicembre 2008. Le medesime somme sono gravate da un tasso di interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione europea e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea (2007/C 319/

03), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 319 del 29 dicembre 2007 e, dal 1° luglio 2008, al tasso indicato in conformità alla comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 14 del 19 gennaio 2008.

3. Tutti gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere da Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. a fare data dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al termine di cui al comma 2, primo periodo, sono equiparati a quelli di cui al terzo comma, lettera *d*), dell'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e successive modificazioni, per gli effetti previsti dalla medesima disposizione.

## ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

### Articolo 2.

1. Il presente decreto entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana e sarà presentato alle Camere per la conversione in legge.

## Allegato B

### **Congedi e missioni**

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Caliendo, Ghedini, Palma, Rossi Nicola e Viespoli.

È assente per incarico avuto dal Senato il senatore Marcenaro, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

### **Gruppi parlamentari, Ufficio di Presidenza**

Con lettera in data 15 maggio 2008, il Presidente del Gruppo Lega Nord Padania ha comunicato che il Gruppo medesimo ha designato come secondo Vice Presidente il senatore Lorenzo Bodega.

Con lettera in data 16 maggio 2008, il Presidente del Gruppo Italia dei Valori ha comunicato che il Gruppo stesso ha designato come Vice Presidente il senatore Fabio Giambrone e come Segretario la senatrice Giuliana Carlino.

### **Disegni di legge, annunzio di presentazione**

Senatori Caforio Giuseppe, Giambrone Fabio  
Norme in materia di soggetti incontinenti e stomizzati (571)  
(presentato in data 15/5/2008);

senatori Caforio Giuseppe, Giambrone Fabio  
Abrogazione dell'articolo 1-*septies* del decreto-legge 5 dicembre 2005, n. 250, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 2006, n. 27, in materia di equipollenza di diploma di laurea in scienze motorie al diploma di laurea in fisioterapia (572)  
(presentato in data 15/5/2008);

senatori Caforio Giuseppe, Giambrone Fabio  
Nuove norme in materia di ordini ed Albi delle professioni sanitarie infermieristiche, ostetrica, riabilitative, tecnico-sanitarie e della prevenzione (573)  
(presentato in data 15/5/2008);

senatore Saro Giuseppe  
Norme per la delinquenza minorile non imputabile (574)  
(presentato in data 16/5/2008);

senatore Saro Giuseppe

Norme in materia di cancellazione ed estinzione di ipoteche iscritte a garanzia dei mutui (575)

(presentato in data 16/5/2008);

senatore Saro Giuseppe

Modifiche al codice civile in materia successoria e abrogazione delle disposizioni relative alla successione necessaria (576)

(presentato in data 16/5/2008);

senatore Saro Giuseppe

Modifiche alla disciplina in tema di separazione personale tra i coniugi, scioglimento e cessazione degli effetti civili del matrimonio e successione ereditaria del coniuge (577)

(presentato in data 16/5/2008);

senatore Saro Giuseppe

Modifiche al codice civile in materia di conflitto fra privilegio del promissario acquirente e ipoteca iscritta prima della trascrizione del contratto preliminare e in tema di termini di efficacia della trascrizione del contratto preliminare (578)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pedica Stefano, Russo Giacinto  
Istituzione dell'ufficio per il processo, riorganizzazione funzionale dei dipendenti dell'Amministrazione giudiziaria e delega al Governo in materia di notificazione ed esecuzione di atti giudiziari, nonchè registrazione di provvedimenti giudiziari in materia civile (579)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Modifiche al codice di procedura penale per il compimento su persone viventi di prelievi di campioni biologici o accertamenti medici (580)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Modifiche alle disposizioni penali in materia di società e consorzi (581)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Misure di contrasto alla criminalità organizzata. Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico delle misure di prevenzione. Disposizioni per il potenziamento degli uffici giudiziari e sul patrocinio a spese dello Stato (582)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Astore Giuseppe, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Disposizioni in materia di reati di grave allarme sociale e di certezza della pena (583)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Astore Giuseppe, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Disposizioni per l'accelerazione e la razionalizzazione del processo penale, nonché in materia di prescrizione dei reati, tenuità del fatto, recidiva, e criteri di ragguglio tra pene detentive e pene pecuniarie (584)

(presentato in data 16/5/2008);

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Berlusconi-IV)

Conversione in legge del decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (585)

(presentato in data 16/5/2008);

senatori Li Gotti Luigi, Belisario Felice, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Mascitelli Alfonso, Pedica Stefano, Russo Giacinto  
Adesione della Repubblica italiana al Trattato concluso il 27 maggio 2005 tra il Regno del Belgio, la Repubblica federale di Germania, il Regno di Spagna, la Repubblica francese, il Granducato di Lussemburgo, il Regno dei Paesi Bassi e la Repubblica d'Austria, relativo all'approfondimento della cooperazione transfrontaliera, in particolare allo scopo di contrastare il terrorismo, la criminalità transfrontaliera e la migrazione illegale (Trattato di Prum). Istituzione della banca dati nazionale del DNA e del labo-

ratorio centrale per la banca dati nazionale del DNA. Delega al Governo per l'istituzione dei ruoli tecnici del Corpo di polizia penitenziaria (586) (presentato in data 16/5/2008);

senatore Cossiga Francesco

Istituzione della Procura Nazionale della Repubblica. Disposizioni in materia di ordinamento giudiziario e di pubblica sicurezza e polizia giudiziaria (587)

(presentato in data 19/5/2008);

senatore Cossiga Francesco

Norme sulla cittadinanza, immigrazione e residenza degli stranieri (588)

(presentato in data 19/5/2008);

senatore Massidda Piergiorgio

Interventi per lo sviluppo delle isole minori (589)

(presentato in data 19/5/2008);

senatori Giambrone Fabio, Caforio Giuseppe

Delega al Governo per il riassetto della normativa concernente la durata dei diritti d'autore e dei diritti connessi (590)

(presentato in data 20/5/2008);

senatori Giambrone Fabio, Levi-Montalcini Rita, Caforio Giuseppe

Modifica dell'articolo 17, comma 96, della legge 15 maggio 1997, n. 127, in materia di disciplina dei professori a contratto (591)

(presentato in data 20/5/2008);

senatrice Pignedoli Leana

Disposizione per l'utilizzazione dei terreni di montagna abbandonati (592)

(presentato in data 20/5/2008);

senatrice Pignedoli Leana

Norme per lo sviluppo e l'incentivazione dell'agricoltura biologica (593)

(presentato in data 20/5/2008);

senatori Poretti Donatella, Perduca Marco

Modifiche al codice civile in materia di diritto a contrarre matrimonio (594)

(presentato in data 20/5/2008);

senatore Della Seta Roberto

Modifiche alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e delega al Governo in materia di infrastrutture per la riforma del codice dei contratti relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 (595)

(presentato in data 20/5/2008);

senatore De Lillo Stefano

Istituzione e ordinamento della carriera economico-finanziaria dell'Amministrazione civile dell'interno (596)

(presentato in data 20/5/2008);

senatore Bornacin Giorgio

Disposizioni per l'assunzione di personale da parte dell'Automobile Club d'Italia (ACI) (597)

(presentato in data 20/5/2008);

senatore Giuliano Pasquale

Istituzione di un libretto di risparmio per i nuovi nati (598)

(presentato in data 21/5/2008);

senatore Giuliano Pasquale

Modifiche all'ordinamento penitenziario di cui alla legge 26 luglio 1975, n. 354, e istituzione delle sezioni di polizia dell'esecuzione penale (599)

(presentato in data 21/5/2008);

senatore Giuliano Pasquale

Modifiche alle norme in materia pensionistica della pubblica amministrazione (600)

(presentato in data 21/5/2008);

senatore Giuliano Pasquale

Modifiche al regio decreto-legge 27 novembre 1933, n. 1578, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 gennaio 1934, n. 36, in materia di riforma dell'accesso alla professione forense e raccordo con l'istruzione universitaria (601)

(presentato in data 21/5/2008);

senatori Perduca Marco, Poretti Donatella

Norme contro le discriminazioni fondate sull'orientamento sessuale o sull'identità di genere (602)

(presentato in data 21/5/2008);

senatori Perduca Marco, Poretti Donatella

Modifiche al codice civile e altre disposizioni in materia di unione civile (603)

(presentato in data 21/5/2008);

senatori Perduca Marco, Poretti Donatella

Norme in materia di correzione dell'attribuzione di sesso (604)

(presentato in data 21/5/2008);

senatori Perduca Marco, Poretti Donatella

Modifiche alla legge 1° dicembre 1970, n. 898, in materia di accelerazione delle procedure per lo scioglimento del matrimonio in caso di domanda congiunta dei coniugi (605)

(presentato in data 21/5/2008);

senatore Costa Rosario Giorgio

Esenzione dall'imposta sul reddito delle società per le nuove imprese in Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Modifica all'articolo 73 del testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 22 dicembre 1986, n. 917 (606)

(presentato in data 21/5/2008);

senatore Costa Rosario Giorgio

Disposizioni in favore delle imprese che subiscono ritardi di pagamento da parte della pubblica amministrazione (607)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Istituzione di una autorità per l'efficienza dell'assistenza ospedaliera (608)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Disciplina dei centri privati per la conservazione del sangue cordonale (609)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Norme per la promozione della figura professionale dell'animatore di corsia ospedaliera (610)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Modifica all'articolo 158 del codice penale in materia di decorrenza del termine di prescrizione per reati commessi nei confronti dei minori (611)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Modifica all'articolo 157 del codice penale in materia di prescrizione di reati commessi nei confronti dei minori (612)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Disposizioni in materia di utilizzo del cadavere per scopi di studio, di ricerca e di formazione (613)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Disposizioni in materia di vaccinazioni contro tutte le forme di meningite (614)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Norme per la promozione del parto indolore (615)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Bianchi Dorina

Disposizioni in materia di trattamento del tumore al collo dell'utero (616)

(presentato in data 21/5/2008);

senatori Belisario Felice, Astore Giuseppe, Bugnano Patrizia, Caforio Giuseppe, Carlino Giuliana, De Toni Gianpiero, Di Nardo Aniello, Giambrone Fabio, Lannutti Elio, Li Gotti Luigi, Mascitelli Alfonso, Pardi Francesco, Pedica Stefano, Russo Giacinto

Modifiche al testo unico delle disposizioni concernenti la disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero, di cui al decreto legislativo 25 luglio 1998, n. 286, nonché modifiche al codice penale e al codice di procedura penale in materia di false attestazioni e di identificazione delle persone. Disposizioni per il contrasto della illegalità diffusa (617)

(presentato in data 21/5/2008);

senatrice Negri Magda

Norme sulla libertà religiosa e abrogazione della legislazione sui culti ammessi (618)

(presentato in data 20/5/2008);

senatrice Pignedoli Leana

Interventi per la valorizzazione del patrimonio agroalimentare tradizionale (619)

(presentato in data 20/5/2008);

senatrice Pignedoli Leana

Disposizioni per la tutela e la valorizzazione del paesaggio rurale (620)

(presentato in data 20/5/2008);

senatore Ranucci Raffaele

Modifica al decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, in materia di limiti al rinnovo dei mandati degli organi del Comitato olimpico nazionale italiano (CONI) e delle federazioni sportive nazionali (621)

(presentato in data 21/5/2008).

### **Disegni di legge, ritiro**

Il senatore Francesco Cossiga, in data 19 maggio 2008, ha dichiarato di ritirare il disegno di legge: Cossiga. – «Norme speciali in materia di impedimento ad essere presente al dibattimento in un processo e al rinvio dello stesso previsti dagli articoli 420-*ter* e 486 del codice di procedura penale» (193).

### **Camera dei deputati, Ufficio di Presidenza**

Il Presidente della Camera dei deputati, con lettera del 15 maggio 2008, ha informato che gli onorevoli Silvana Mura, Giacomo Stucchi e Angelo Salvatore Lombardo, nella seduta del 14 maggio 2008, sono stati eletti Segretari di Presidenza della Camera dei deputati.

### **Parlamento europeo, trasmissione di documenti**

Il Segretario generale del Parlamento europeo, con lettere in data 9 e 4 aprile 2008, ha inviato il testo di ventuno risoluzioni, approvate dal Parlamento stesso nel corso delle tornate dal 10 al 13 marzo e dal 9 al 10 aprile 2008. È stata trasmessa altresì una dichiarazione scritta che ha raccolto le firme della maggioranza dei componenti del Parlamento europeo:

una risoluzione sulla proposta di decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'Accordo tra la Comunità europea e gli Emirati Arabi Uniti su alcuni aspetti relativi ai servizi aerei (*Doc. XII, n. 28*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 8<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Consiglio relativo alla conclusione dell'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea e la Repubblica di Guinea-Bissau (*Doc. XII, n. 29*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 8<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla proposta di regolamento del Consiglio relativo alla conclusione dell'accordo di partenariato nel settore della pesca tra la Comunità europea, da un lato, e la Costa d'Avorio, dall'altro (*Doc. XII, n. 30*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 8<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla politica europea del trasporto sostenibile tenendo conto delle politiche europee dell'energia e dell'ambiente (*Doc. XII, n. 31*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 10<sup>a</sup>, alla 13<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sull'agricoltura sostenibile e il biogas: la necessità di una revisione della legislazione dell'UE (*Doc. XII, n. 32*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 9<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla sfida che costituisce per i nuovi Stati membri la politica di cooperazione allo sviluppo dell'UE (*Doc. XII, n. 33*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sul ruolo dell'unione europea in Iraq (*Doc. XII, n. 34*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sul Codice di condotta dell'Unione europea per le esportazioni di armi – mancata adozione da parte del Consiglio della posizione comune e quindi mancata trasformazione del codice in uno strumento vincolante (*Doc. XII, n. 35*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 4<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla particolare situazione delle donne detenute e l'impatto dell'incarcerazione dei genitori sulla vita sociale e familiare (*Doc. XII, n. 36*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 2<sup>a</sup>, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla parità di genere e l'emancipazione femminile nella cooperazione allo sviluppo (*Doc. XII, n. 37*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 1<sup>a</sup>, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sull'Armenia (*Doc. XII, n. 38*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla Russia (*Doc. XII, n. 39*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sul caso del giornalista afgano Perwez Kambakhsh (*Doc. XII, n. 40*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sul caso del cittadino iraniano Seyed Mehdi Kazemi (*Doc. XII, n. 41*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sugli strumenti di gestione basati sui diritti di pesca (*Doc. XII, n. 42*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 9<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla situazione in Tibet (*Doc. XII, n. 43*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla relazione concernente i progressi compiuti dalla Croazia nel 2007 (*Doc. XII, n. 44*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla lotta al cancro in una Unione europea allargata (*Doc. XII, n. 45*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 12<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulla revisione interlocutoria del Sesto programma comunitario d'azione in materia di ambiente (*Doc. XII, n. 46*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 13<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione sulle industrie culturali in Europa (*Doc. XII, n. 47*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 7<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una risoluzione su un'agenda europea per la cultura in un mondo in via di globalizzazione (*Doc. XII, n. 48*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup>, alla 7<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente;

una dichiarazione scritta sull'assassinio dell'attivista per i diritti umani Munir Said Thalib (*Doc. XII, n. 49*). Il predetto documento sarà trasmesso, ai sensi dell'articolo 143, comma 1, del Regolamento, alla 3<sup>a</sup> e alla 14<sup>a</sup> Commissione permanente.

### Interrogazioni

BELISARIO, PEDICA. – *Ai Ministri per i beni e le attività culturali e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

l'8 novembre 2007 la Corte di giustizia dell'Unione europea con la sentenza n. C20/05 ha dichiarato l'illegittimità – per contrasto con l'Ordinamento comunitario – delle disposizioni di legge italiane recanti l'obbligo di apposizione del contrassegno della Società italiana autori ed editori (SIAE) sui supporti diversi dalla carta (CD, DVD, eccetera);

secondo quanto stabilito dai Giudici di Lussemburgo, infatti, tali disposizioni – in quanto recanti misure tecniche – avrebbero dovuto essere notificate alla Commissione affinché, a norma di quanto previsto dalla disciplina comunitaria, potesse verificare se ed in che misura esse fossero suscettibili di restringere la libera circolazione di beni e servizi all'interno dello spazio economico europeo;

successivamente la Corte di cassazione con tre recenti sentenze ha chiarito che il citato obbligo, per effetto della richiamata decisione della Corte di giustizia, non è, allo stato, opponibile ai privati né in sede civile, né in sede penale, né in sede amministrativa;

l'Italia, assieme alla Romania ed al Portogallo, è uno dei Paesi europei nei quali vige – salvo quanto stabilito dalla Corte di giustizia UE

con la decisione richiamata – un obbligo di apposizione di un contrassegno quale strumento antipirateria;

a quanto riportato da alcuni giornali e da molte fonti di informazione telematica, nonostante tali importanti mutamenti nel quadro normativo nazionale per effetto della sentenza resa dalla Corte di giustizia UE, la SIAE continuerebbe, tuttavia, ad esigere l'adempimento al citato obbligo di apposizione del contrassegno, minacciando in caso contrario l'applicazione delle sanzioni penali previste dalla legge sul diritto d'autore;

in un comunicato diffuso il 21 aprile 2008, inoltre, la stessa SIAE avrebbe annunciato che «Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, di concerto con la Presidenza del Consiglio, ha trasmesso all'Ispettorato tecnico dell'Industria del Ministero dello Sviluppo Economico la normativa concernente il contrassegno SIAE» e che «Il Ministero dello sviluppo economico, competente in materia di notifica di regole tecniche, sta provvedendo alla notifica alla Commissione Europea»,

si chiede di sapere:

se, effettivamente, il Ministro dello sviluppo economico abbia proceduto alla notifica alla Commissione europea della citata normativa in materia di obbligo di apposizione del contrassegno SIAE e se, prima di provvedervi, sia stata verificata l'effettiva utilità di tale strumento anti-pirateria e la sua non sostituibilità con altri più moderni e meno onerosi strumenti, quali, ad esempio, marcature digitali e/o codici a barre. Al riguardo, si segnala che l'esigenza di adempiere all'obbligo di apposizione dei contrassegni SIAE costa, ogni anno, agli imprenditori interessati all'immissione in commercio di supporti contenenti opere dell'ingegno milioni di euro, ed impone a questi ultimi l'impiego di notevoli risorse umane per la gestione amministrativa ed operativa di tale obbligo (invio degli ordini, spedizione, attacco degli adesivi ed eventuale «ribollinatura» in caso di reimmissione in commercio);

se i Ministri in indirizzo ritengano legittima la condotta della SIAE che ha, sin qui, continuato ad esigere da parte degli imprenditori italiani l'adempimento di un obbligo di legge dichiarato inefficace dalla Corte di giustizia dell'Unione europea anziché comunicare ad utenti e Forze dell'ordine, in modo chiaro e puntuale, il contenuto e gli effetti della citata decisione;

in che modo intendano tutelare gli imprenditori italiani che nell'ultimo ventennio si sono visti costretti a farsi carico di ingenti costi a fronte di un obbligo di legge che, in realtà, non può considerarsi mai entrato a far parte dell'ordinamento italiano in ragione del palese vizio, nel processo normativo, attraverso il quale ha visto la luce.

(3-00020)

VALENTINO. – *Ai Ministri della giustizia e dell'istruzione, università e ricerca.* – Premesso che:

la stampa ha dato ampio risalto alla vicenda che ha visto due bimbi di Basiglio (Milano) allontanati dai loro genitori in forza di un provvedimento giudiziario emesso a cagione di presunte inquietanti atmosfere nel-

l'ambito familiare, individuate attraverso un disegnano, vergato da mano infantile, definito osceno;

le originarie preoccupazioni, rivelatesi poi insussistenti, hanno allontanato i due bimbi dai loro genitori e dalla loro casa per oltre sessanta giorni;

le attività istruttorie, stando sempre alle notizie di stampa, si sarebbero ingiustificatamente protratte invece di esaurirsi nei tempi brevi che la delicatezza e la chiarezza della situazione avrebbero imposto;

da quanto emerso si evince un'inadeguata realtà giudiziaria: burocratizzata, incapace di percepire con prontezza – essendovene gli elementi – ciò che le viene sottoposto, appiattita su percorsi procedurali non obbligatori e, comunque, realizzatisi senza quell'immediatezza imposta dalla fragilità della ricognizione da effettuare nonché dalla gravità che l'allontanamento dei due bimbi dalla famiglia evidentemente comportava,

si chiede di conoscere:

se i genitori dei due bimbi fossero noti per condotte morali disdicevoli e, comunque, se il contesto familiare potesse giustificare un provvedimento di tale gravità, atteso che la più logica delle soluzioni, in un caso del genere, sarebbe stato allertare subito la famiglia perché venissero adottate le più opportune verifiche e determinazioni;

inoltre, sulla base di quali elementi i docenti, il preside e l'assistente sociale abbiano sostenuto le loro accuse – poi clamorosamente smentite dagli esiti peritali – nonostante un'altra bimba avesse subito riferito di essere l'autrice del «disegno incriminato»;

se non sia, comunque, opportuno che i Ministri in indirizzo dispongano, ognuno nell'ambito delle proprie competenze, un'ispezione che faccia piena luce su un episodio che ha profondamente turbato l'opinione pubblica e che non ha, certamente, giovato all'immagine della giustizia e della scuola.

(3-00021)

*MOLINARI. – Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. – Premesso che:*

con decreto del Commissario delegato all'emergenza idrica nei territori delle Regioni dell'Italia centro-settentrionale n. 33 del 20 marzo 2008, sono stati istituiti il Gruppo istituzionale preposto al governo congiunto del «nodo idraulico Adige – Garda – Mincio» e una Cabina tecnica di regia di cui il predetto Gruppo istituzionale si avvale;

nelle ultime settimane è ripreso massiccio il prelievo continuativo delle acque del lago di Garda a fini irrigui della pianura mantovana: dall'inizio del mese di maggio vengono prelevati oltre 50 metri cubi al secondo, il che significa che il livello delle acque del lago scende di oltre un centimetro al giorno (oltre 3.500.000 di metri cubi di acqua ogni centimetro);

ciò sta determinando una stato di crescente allarme tra gli abitanti dei ventisei comuni rivieraschi, fortemente preoccupati dell'inevitabile ricaduta di degrado qualitativo delle acque e dell'immagine del lago sul piano turistico;

nel corso della XV legislatura, a conclusione dell'esame dell'affare assegnato sulla crisi idrica del lago di Garda, la 13<sup>a</sup> Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato ha approvato il 5 dicembre 2007 una risoluzione per impegnare il Governo «a provvedere ad un aggiornamento delle modalità di regolazione della risorsa idrica del bacino del Lago di Garda anche attraverso la costituzione di un gruppo di lavoro, coordinato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e comprendente le Regioni Lombardia e Veneto e la Provincia autonoma di Trento, nonché i Ministeri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, delle politiche agricole alimentari e forestali e il Ministero dello sviluppo economico,

si chiede di sapere:

quali urgenti iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare per garantire il pieno rispetto degli impegni derivanti dalla risoluzione approvata in data 5 dicembre 2007 dalla 13<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato;

se non ritenga opportuno intervenire per modificare sotto il profilo infrastrutturale la campagna mantovana per consentire la cessazione o ridurre l'utilizzo dell'arcaico sistema irriguo «a scorrimento», così dannoso per la qualità e la quantità delle acque del lago di Garda, zona non solo abitata, ma a primaria vocazione turistica;

infine, se non ritenga opportuno intervenire al fine di modificare i criteri che presiedono alla regolazione dell'impianto di Salionze, tramite il quale viene prelevata la preziosa risorsa idrica dal lago di Garda.

(3-00022)

MARINO Mauro Maria. – *Al Ministro del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

la Costituzione, all'articolo 1, sancisce che l'Italia è una Repubblica democratica fondata sul lavoro, contemplando all'articolo 4 il diritto-dovere al lavoro da parte del cittadino e, allo stesso tempo, all'articolo 32 stabilisce che «La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo», riconoscendo la salute come un interesse superiore a cui lo Stato tende, che non può essere sacrificato nello svolgimento dell'attività lavorativa;

il lavoro, secondo il dettato costituzionale, è espressione della personalità umana e non può prescindere dalla sicurezza, dalla salute e dal rispetto della persona, quali peculiarità del diritto al lavoro;

in data 16 luglio 2007 il grave incidente avvenuto alla Molino Cordero S.p.A. di Fossano (Cuneo) causava la morte di cinque persone;

i cinque morti del Molino Cordero a Fossano eguagliano la più grave tragedia del lavoro avvenuta nel 2006, relativa ai quattro morti dell'oleificio Umbria Olii di Campello sul Clitunno (Perugia) e quella del 2007 della Thyssen Group, sebbene quest'ultima sia un colosso aziendale rispetto alla Molino Cordero;

il 21 dicembre 2007 il Consiglio regionale del Piemonte approvava la legge che istituisce un Fondo di solidarietà per le vittime degli incidenti sul lavoro: tale legge regionale ha effetti retroattivi dal 1° gennaio 2007, anche in considerazione della drammaticità del caso di Fossano;

a seguito dell'esplosione alla Molino Cordero, l'azienda della famiglia Cordero, la cui sorte è stata pregiudicata dall'ingente danno economico provocato dall'incidente e dal conseguente fermo produttivo, ai quali si è aggiunta la mancata accettazione della proposta transattiva da parte della Banca del Piemonte e, successivamente, della Banca di Credito Cooperativo di Cherasco, che hanno attivato le azioni legali con l'iscrizione di ipoteche giudiziali sui beni immobili di proprietà della società garante, chiedendo pertanto il rientro immediato dei crediti vantati, dichiarava fallimento;

le famiglie delle vittime, a seguito del fallimento dell'azienda Molino Cordero, difficilmente riceveranno l'integrale risarcimento dei danni morali e materiali subiti;

considerato che:

l'art. 1, comma 1187, della legge finanziaria per il 2007, istituiva il Fondo di sostegno per le famiglie delle vittime di gravi infortuni sul lavoro, il quale è stato incrementato di 2,5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009 e di 10 milioni di euro a decorrere dal 2010, (art. 2 comma 534), grazie alla legge finanziaria per il 2008;

il Governo Prodi-II ha varato il decreto attuativo delle norme sulla sicurezza del lavoro, con anticipo rispetto alla scadenza prevista dalla legge n. 123 del 2007, al fine di salvaguardare la salute dei lavoratori e delle loro famiglie, attraverso misure di prevenzione e inasprimento delle pene,

si chiede di sapere se e come il Ministro in indirizzo intenda intervenire al fine di rimediare allo stato di solitudine e di abbandono nella quale le famiglie delle vittime della Molino Cordero sono state lasciate.

(3-00023)

*Interrogazioni con richiesta di risposta scritta*

POLI BORTONE. – *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* – Premesso che il Governo Prodi fra i suoi ultimi atti ha inviato alla Regione Puglia una nota di diffida a provvedere in tempi brevi alla copertura del disavanzo sanitario relativo al 2007 pena la sanzione sostitutiva, e essendo questa già la seconda nota del medesimo tenore, potrebbe di conseguenza prefigurarsi un commissariamento, si chiede di sapere se e quali provvedimenti, ed entro quanto tempo, il Ministro in indirizzo, per quanto di

competenza, intenda eventualmente assumere nei riguardi della Regione Puglia, e se da tali provvedimenti possa derivare un danno ai cittadini.

(4-00021)

DELLA SETA. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

secondo quanto riportato sul quotidiano «La Repubblica» il 15 maggio 2008, in un articolo a firma di Arturo Zampaglione, un cittadino italiano, Domenico Salerno, avvocato calabrese di 35 anni, in vacanza negli Stati Uniti, all'arrivo all'aeroporto di Washington è stato oggetto di un trattamento totalmente illegale da parte della polizia locale: dopo bruschi interrogatori, dopo aver subito ogni genere di minaccia, è stato condotto con le catene ai piedi in una prigione del sud della Virginia, dove è stato trattenuto per molti giorni in una cella al freddo, costretto a dormire sul cemento, con la luce sempre accesa e la sveglia alle 4 di mattina. Tutto questo senza potersi avvalere di alcuno strumento giuridico di difesa, e senza che i rappresentanti diplomatici italiani, pure sollecitati in tal senso, siano mai andati a visitarlo;

la celebre giornalista Nina Bernstein, che per prima ha sollevato il caso, ha scritto sul «New York Times» che vicende analoghe a quella vissuta da Domenico Salerno sono capitate ad altri viaggiatori europei;

i cittadini italiani, come quelli di altri 26 Paesi, non hanno bisogno di visto per entrare negli Stati Uniti e soggiornarvi, per motivi di turismo, per un periodo massimo di tre mesi;

agli agenti che lo interrogavano, Salerno – recatosi sei volte durante gli ultimi due anni negli Stati Uniti dove ha la fidanzata – ha negato di essere alla ricerca di un lavoro e ha mostrato il denaro che aveva con sé (600 dollari) e un documento bancario per attestare che aveva i mezzi per pagare il proprio soggiorno. Tutto questo ha cercato di spiegare in un inglese incerto, chiedendo inutilmente di farsi aiutare nella lingua dalla sua fidanzata, che lo attendeva fuori dall'aeroporto;

questa spiacevole odissea di Domenico Salerno è terminata dopo «soltanto» dieci giorni, grazie a due avvocati assunti dal padre della sua fidanzata e agli interventi del senatore repubblicano John Warner,

si chiede di conoscere:

se corrisponda al vero che la rappresentanza diplomatica italiana, sebbene sollecitata, si sia del tutto disinteressata del caso di Domenico Salerno, non inviando nessun proprio funzionario a visitare Salerno nella prigione in cui era detenuto e non offrendogli alcuna assistenza legale;

nel caso in cui si dimostri questa gravissima inadempienza, se il Ministro in indirizzo ritenga di sanzionarla con adeguate misure;

se non si intendano avviare nei confronti del Governo degli Stati Uniti iniziative politico-diplomatiche utili ad evitare il ripetersi di episodi assurdi, incomprensibili e spiacevoli come quello accaduto a Domenico Salerno.

(4-00022)

LANNUTTI, BELISARIO, ASTORE, BUGNANO, CAFORIO, CARLINO, DE TONI, DI NARDO, GIAMBRONE, LI GOTTI, MASCIPELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

secondo un approfondito studio commissionato dalla Slc-Cgil (Sindacato lavoratori della comunicazione) ad un gruppo di analisti ed esperti di prim'ordine (coordinati dal consulente finanziario Sergio Cusani), che hanno analizzato i bilanci Rai dal 2002 al 2006, l'azienda spende il 64% dei ricavi per acquistare *fiction* e varietà, nonostante abbia 11.436 dipendenti fissi (più 1.872 contratti a tempo determinato), nonché 43.000 collaboratori;

la Rai non può fare a meno degli «appalti esterni», quasi non avesse energie e talenti all'altezza dei propri compiti. Se si tolgono i telegiornali e qualche programma di informazione (come «Report» o «La Storia siamo noi»), tutto ciò che si vede su Rai 1, Rai 2 e Rai 3, dalla mattina a notte fonda, è confezionato all'esterno;

scrive Giuseppe Sarcina sul «Corriere Economia» del 12 maggio 2008, a pagina 2, un articolo che si riporta integralmente: «Cuochi, pacchi, nonni, piste da pattinaggio, ballerini sotto le stelle, seggiole e divani. Tutto, o quasi: le *fiction*, i varietà della prima serata, i talk show, i documentari. Nel bilancio 2006 su un totale di ricavi pari a 3.111 milioni di euro, 1.516 sono stati stanziati per »l'acquisto di beni e servizi esterni«, cui vanno aggiunti 580 milioni di euro di investimenti per comprare diritti televisivi. Totale: 2.096 milioni di euro spesi fuori casa, a fronte di 979 milioni di euro versati al personale interno. Il consuntivo del quinquennio 2002-2006 (...) mostra che per ogni 100 euro che entrano nelle casse aziendali, 64,4 vanno ad alimentare una »mezza Rai« che negli anni si è sviluppata lontana dagli studi di Saxa Rubra o di via Teulada. Queste risorse si trasformano negli incassi delle società di produzione, tra le quali spiccano Endemol (che fa capo a un pool di azionisti guidato da Mediaset), Magnolia (De Agostini) e la Ballandi Entertainment. La Rai, l'azienda del servizio pubblico, la »compagnia di bandiera« della tv italiana, può andare avanti così? La Slc-Cgil (Sindacato lavoratori della comunicazione) ha fatto esaminare i bilanci degli ultimi cinque anni (2002-2006). Ed è giunta a una conclusione che è allarmante. No, la Rai non può continuare così, perché di questo passo l'azienda presieduta da Claudio Petruccioli è destinata al declino. Sia chiaro: non a un tracollo violento come quello dell'Alitalia; piuttosto un cedimento lento, ma inesorabile. Uno slittamento dei conti, con le perdite che si accumulano, gli investimenti che non tengono il passo dell'innovazione e le risorse del canone che non bastano più. L'analisi della Slc, guidata da Fulvio Miceli, parte da un pacchetto di dati »strutturali«. Dal 2002 al 2006 (quattro anni e mezzo di governo Berlusconi, sei mesi con Prodi), l'azienda di viale Mazzini ha incassato 7.261 milioni di canone, cioè di denaro pubblico, più 5.900 milioni dalla raccolta pubblicitaria. Il 21,2% degli incassi (cioè 3.131 milioni) è stato investito soprattutto nell'acquisto di diritti televisivi

(2.753 milioni). Solo una quota residuale, 482 milioni è servita per svecchiare il parco degli impianti, dei macchinari, delle attrezzature da studio. Negli anni il costo del lavoro è cresciuto con regolarità (dagli 868 milioni del 2002 ai 979 del 2006), oscillando su un livello pari al 20-21% dei ricavi. Completa il quadro la voce più cospicua, il 45,7% (6.751 milioni) destinato ai »beni e servizi esterni«, da sommare ai 2.753 milioni di euro per investimenti »fuori porta« (18,6% dei ricavi), per un totale di 9.504 milioni pari al 64,4% del fatturato. Di nuovo, attraverso le cifre, la Cgil arriva a quello che considera il passaggio cruciale: dal 2002 al 2006 »il ricorso a produzioni esterne è cresciuto in media dell'11%«. Vista da un'altra angolazione: nel 2002 a fronte di un euro speso per i dipendenti, ce n'era 1,38 per gli esterni. Nel 2006 questo rapporto è salito fino a quota 1,46. Illuminante anche il confronto con gli altri operatori europei che si avvalgono del canone. Dall'esame del »piano triennale 2008-2010« messo a punto dai vertici di viale Mazzini, risulta che l'azienda italiana può contare sul 75% di lavorazioni interne, il 3% di co-produzioni e il 22% di esterne. Tuttavia, si legge nel documento del sindacato, »le produzioni interne di Rai attengono sostanzialmente ad attività a basso valore aggiunto e non caratteristiche del business«. In altri termini in casa si fanno le cose più facili e, spesso, meno pregiate. Gli inglesi della Bbc, invece, hanno una quota più bassa di »interni« 62%, il 34% di co-produzioni e solo il 4% di esterni. La Bbc è inarrivabile? Non proprio. Basta osservare nella tabella pubblicata in queste pagine che i francesi di Tdf e i tedeschi di Ard si regolano nello stesso modo. Fin qui i numeri di quella che la Cgil definisce »l'anomalia« della Rai. Lo stesso studio, comunque, sottolinea come l'impianto finanziario dell'azienda abbia sostanzialmente retto. A monte dell'attività il margine operativo lordo (nel 2006) pari a 702 milioni di euro, ha dato copertura a sostanziali investimenti. Il punto è che, anche qui, la gestione ha utilizzato i due terzi delle risorse all'esterno e il resto, 109 milioni, ai »beni tangibili« (fabbricati, impianti e macchinari). Il risultato è che il patrimonio interno diventa sempre più obsoleto e quindi è chiaro che, alla lunga, appare più semplice ricorrere alle lavorazioni esterne (studi, troupe eccetera). Secondo la Slc-Cgil la tendenza sarebbe destinata a durare. Nel piano triennale 2008-2010 della Rai i costi esterni »non subiscono riduzioni«: si parte dai 1.327 milioni previsti nel 2007 e si arriva a 1.311 milioni nel 2010. Tuttavia la direzione generale di viale Mazzini è convinta di poter riportare i bilanci in attivo. Esiste, però, anche un'altra simulazione, quella del cosiddetto »scenario inerziale«. Che cosa succederà se le dinamiche di spesa dei prossimi tre anni continueranno ad aumentare con il ritmo del biennio 2006-2007? Le cose si metterebbero male, avverte il gruppo di esperti guidato da Cusani. I conti chiuderebbero in rosso, accumulando a fine percorso (2010) una perdita di quasi 200 milioni e una posizione finanziaria negativa per 500 milioni di euro. E a quel punto la svolta sarebbe obbligatoria», si chiede di sapere:

qualora tale lucida analisi dei bilanci dell'azienda pubblica controllata dal Tesoro corrisponda al vero, se il Governo non ritengano, per

quanto di competenza, che sia uno sperpero di denaro pubblico il ricorso ad appalti ed alla esternalizzazione del lavoro, che potrebbe essere svolto dalle professionalità interne, spesso mortificate e demotivate se non lottizzate dall'appartenenza politica;

se non ritenga opportuno, nell'ambito di competenza, che il *management* che ha gestito la Rai, anche in precedenza agli esercizi finanziari 2002-2006, non debba fornire ampie spiegazioni in merito ad un'evidente dilapidazione di denaro pubblico, della più importante azienda culturale del Paese finanziata principalmente con il canone dei cittadini, intenta a diffondere, ad esempio, la dottrina dei «pacchi», come avviene con il programma appaltato di «Affari Tuoi», invece di investire per diffondere una cultura basata sui valori e sull'educazione, specie delle giovani generazioni, sull'impegno e sull'etica della responsabilità;

quali misure urgenti di propria specifica competenza il Governo intenda assumere per evitare alla Rai una deriva analoga a quella di Alitalia, e quali iniziative intenda adottare per valorizzare le professionalità interne dei dipendenti, spesso mortificate da una vera e propria «spartizione» partitica, che contrasta con una corretta gestione improntata a criteri di correttezza e trasparenza, specie dei pubblici amministratori, che non sembrano mai rispondere ad alcuno del loro operato.

(4-00023)

CASSON. – *Al Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione.* – Premesso che:

sempre più di frequente capita di leggere sulle pagine dei giornali notizie relative a fenomeni di assenteismo all'interno della pubblica amministrazione;

altrettanto di frequente succede che sorgano polemiche, anche molto vivaci, in ordine a fenomeni di illeciti attribuiti a pubblici dipendenti, sia sotto il profilo penale sia sotto il profilo più limitatamente disciplinare;

trattandosi di fenomeni che devono essere attentamente tenuti sotto controllo e decisamente da condannare, appare indispensabile conoscere la vastità dei fenomeni stessi, sia per un'adeguata informazione alla pubblica opinione, sia per evitare che – come si suol dire – venga fatta d'ogni erba un fascio;

in tale ottica, si ritiene importante acquisire gli elementi di conoscenza in possesso del Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione, con particolare riferimento, innanzitutto e in questa prima fase, ai dipendenti appartenenti alla pubblica amministrazione;

inoltre, si ritiene parimenti importante sapere se siano stati promossi procedimenti disciplinari, a qualsiasi titolo, nei confronti di pubblici dipendenti e come si siano conclusi;

per una più completa conoscenza e possibilità di seria valutazione, sarebbe utile conoscere i dati relativi ai procedimenti disciplinari (aperti e conclusi) dai Consigli dell'Ordine degli avvocati e dei giornalisti,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga di comunicare i dati riferiti ad un periodo di almeno sei anni in suo possesso relativi:

al cosiddetto assenteismo da parte di pubblici dipendenti di qualsiasi pubblica amministrazione;

al numero dei procedimenti disciplinari (di qualsiasi genere e a qualsiasi titolo) aperti, a partire dall'anno 2002, nei confronti di pubblici dipendenti di ogni singola amministrazione statale, comunicando altresì l'esito di tali procedimenti;

al numero e all'esito dei procedimenti disciplinari aperti, a partire dall'anno 2002, dal Consiglio dell'Ordine degli avvocati e al Consiglio dell'Ordine dei giornalisti.

(4-00024)

BRUNO. – *Al Ministro per i beni e le attività culturali.* – Premesso che:

nell'anno 2009 ricorre il V centenario della nascita di Bernardino Telesio;

l'insigne filosofo ha sempre avuto un forte legame con la sua città natale, dove ha anche rivestito il ruolo di Sindaco dei Nobili, contribuendo all'affermazione dell'Accademia Cosentina, anche nota come Accademia Telesiana;

il Comune di Cosenza e l'Università della Calabria, al fine di celebrare il cinquecentenario, hanno inviato, in data 28 marzo 2008, un programma di attività scientifiche e culturali per partecipare alla selezione dell'istituzione del Comitato nazionale per il V centenario della nascita di Bernardino Telesio. Alla stesura del progetto, costata diversi mesi di lavoro, hanno collaborato istituzioni di prestigio internazionale (il Warburg Institute di Londra, il Centre d'Études Supérieures de la Renaissance di Tours, Les Belles Lettres di Parigi, il Max-Planck di Berlino, l'Istituto Italiano per gli Studi Filosofici di Napoli) e studiosi di primo piano nel campo degli studi rinascimentali (Sebastiano Gentile, Miguel Angel Granada, Giulio Giorello, Nick Jardine, Jill Kraye, Nuccio Ordine, Isabelle Pantin, Jürgen Renn, Alain Segonds, Giorgio Stabile, Philippe Vendrix);

le disposizioni, previste dalla circolare del 10 aprile 2006, n. 84, emanata dal Ministro per i beni culturali e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* del 22 maggio 2006, prevedono che le domande di istituzione di comitati nazionali debbano essere presentate entro il 31 marzo dell'anno precedente rispetto alla data della ricorrenza (articolo 2);

il 28 marzo 2008, con telegramma a firma del Direttore generale del Ministero, veniva convocata per il 9 aprile 2008 a Firenze la riunione di insediamento del Comitato nazionale per il V centenario della nascita di Bernardino Telesio;

lo stesso Sindaco di Cosenza e il Rettore della Università della Calabria venivano convocati con medesima procedura, pur essendo completamente all'oscuro della costituzione di un Comitato, mentre è espressa-

mente richiesto dalla circolare richiamata l'adesione formale delle istituzioni, degli Enti e degli studiosi coinvolti nel programma;

infatti, con decreto ministeriale del 20 marzo 2008 è stato istituito un Comitato nazionale per le celebrazioni del V centenario della nascita di Bernardino Telesio indicandone i componenti, molti dei quali hanno diretti riferimenti con l'Istituto nazionale di studi sul Rinascimento di Firenze che, a quanto si apprende dal decreto, ha presentato richiesta di istituzione;

addirittura, e differentemente da quanto previsto dalla stesso decreto ministeriale richiamato, sul sito del Ministero alla voce «Comitati nazionali per le celebrazioni e le manifestazioni culturali» appare un Presidente del Comitato nazionale per le celebrazioni del V centenario della nascita di Bernardino Telesio, nella persona del già Presidente dell'Istituto nazionale di studi sul Rinascimento di Firenze, e un Segretario tesoriere, già coordinatore dello *staff* del medesimo Istituto,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo:

non ritenga inusuale che si istituisca un Comitato ancor prima della scadenza dei termini di presentazione delle domande e quantomeno singolare che dello stesso facciano parte Enti ed istituzioni mai coinvolti nel progetto culturale specifico;

non valuti che l'evidente sbaglio, commesso presumibilmente dalla Consulta dei Comitati nazionali e delle edizioni nazionali, abbia indotto in errore lo stesso Ministero nell'emanazione del decreto citato;

non ritenga, a fronte del forte legame identitario tra Telesio e la sua città natale, sostanzialmente deboli invece i legami tra il filosofo e l'Istituto proponente, se non per il generale richiamo al Rinascimento. Sarebbe come ammettere una sorta di diritto di iniziativa, di approfondimento e di valorizzazione culturale di tutto ciò che ha avuto legami con il Rinascimento italiano ad un singolo Istituto;

non consideri che anche questa iniziativa possa inserirsi in quel filone di pensiero che relega pezzi significativi d'Italia al ruolo di periferie culturali, talmente deboli ed aggredibili da poter sopportare quella che alcuni studiosi definiscono una vera e propria azione di colonizzazione culturale ed accademica;

non ritenga di dover intervenire per annullare il decreto di istituzione del Comitato in questione e consentire alla città di Telesio di concorrere con la propria proposta alle procedure di selezione previste dalle norme.

(4-00025)

GIARETTA, DONAGGIO, NEROZZI, STRADIOTTO. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

Lufthansa ha annunciato la chiusura della filiale di Padova, la quale svolge compiti di assistenza alla clientela e alle agenzie di viaggio per il Veneto, l'Emilia-Romagna, il Trentino-Alto Adige e il Friuli-Venezia Giulia. Tale decisione non deriva da crisi produttiva né da difficoltà di bilancio e appare pertanto ingiustificata. Lufthansa ha infatti chiuso il bi-

lancio 2007 con quasi 1.4 miliardi di euro di utile ed è fortemente impegnata per incrementare le sue quote di mercato in Italia. È recentissima la notizia dell'importante accordo con la Società esercizi aeroportuali (SEA) per rilevanti investimenti a Malpensa;

la struttura di Lufthansa Italia attualmente è composta dalla sede centrale di Milano che accorpa gli uffici amministrativi e contabili, direzione commerciale, ufficio *marketing* e *pricing* per l'Italia, ufficio di assistenza per le agenzie di viaggio, ufficio gruppi per *tour operator*. Inoltre, in Italia, Lufthansa è rappresentata con uffici di biglietteria e scalo presso i maggiori aeroporti Italiani (Roma, Milano, Venezia, Firenze, Torino, Bologna), da un ufficio di città a Torino che si occupa esclusivamente delle pratiche di gruppo per tutta Italia ad eccezione dei *tour operator*;

da sempre, l'ufficio Lufthansa di Padova ha la funzione indispensabile di offrire assistenza altamente qualificata e mirata alle agenzie di viaggio e aziende di tutto il Triveneto e, negli ultimi anni, anche dell'Emilia-Romagna e della provincia di Pesaro e Urbino. Dal 2002 l'ufficio rimborsi Lufthansa per l'Italia è stato centralizzato a Padova;

le impiegate di Padova si occupano dell'assistenza alla vendita di biglietti prepagati per tutte le agenzie italiane; gestiscono la vendita legata agli spostamenti di lavoratori marittimi e lavoratori in piattaforme petrolifere per tutta Italia;

l'assistenza alle agenzie di viaggio viene riservata a circa 160 agenzie del Triveneto ed Emilia-Romagna selezionate in virtù dell'alta importanza e rilevanza nel mercato e che necessitano di un'assistenza specializzata per l'elaborazione dei casi più complessi che quotidianamente vengono affrontati (autorizzazioni per particolari deregolamentazioni, chiarimenti sull'applicazione delle tariffe riservate alle aziende, calcoli tariffari particolarmente impegnativi, consulenze tariffarie, pratiche di assistenza a passeggeri disabili e/o che necessitano di assistenza medica anche durante il volo, pratiche per l'espatrio di clandestini espulsi dall'Italia che devono viaggiare scortati dalle Forze dell'ordine);

l'ufficio rimborsi Italia rimborsa i biglietti comprati dai passeggeri di tutta Italia tramite sito *Internet* Lufthansa, le biglietterie in aeroporto e talvolta anche presso le agenzie di viaggio, contattando attivamente i privati e le aziende per reperire l'eventuale documentazione mancante o fornendo informazioni in merito ai rimborsi e alle loro procedure;

l'ufficio continua ad assistere i clienti anche dopo la contabilizzazione del rimborso, attivandosi nuovamente, su richiesta degli stessi. L'ufficio, inoltre, si occupa di coordinare l'espletamento delle pratiche inoltrate all'ufficio contabile centrale in Polonia ed interviene direttamente, facendosi carico dei casi più difficili e articolati; inoltre, si occupa anche delle contestazioni delle agenzie di tutta Italia relative agli addebiti inviati dalla sopra menzionata contabilità centrale, per verificare errori reali o presunti tali nella vendita o nel rimborso dei documenti di trasporto aereo;

l'azienda ha comunicato il licenziamento di tutte le 9 impiegate: alcune presenti in azienda da oltre 27 anni e tutte di elevata professionalità, mentre per altri quattro lavoratori si propone il trasferimento,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere per salvaguardare l'occupazione delle lavoratrici Lufthansa della sede di Padova, in considerazione dell'elevato servizio alla clientela che viene svolto, in particolare rappresentando all'azienda la necessità di prevedere, a fronte di programmi di presenza in Italia che potrebbero avere prospettive di forte incremento in relazione anche alla vicenda Alitalia, la tutela degli attuali posti di lavoro nella sede di Padova, perché sarebbe contraddittorio un progetto di sviluppo in Italia accompagnato dal licenziamento di poche unità lavorative che svolgono un compito importante per la buona immagine aziendale, il cui onere è del tutto trascurabile per il bilancio dell'azienda.

(4-00026)

GRAMAZIO. – *Al Ministro del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

nel quotidiano «Libero», edizione di Roma, di martedì 20 maggio 2008 vi è un articolo di Natalia Albesi su: «Sanità indebitata medicine gratis a rischio stop»;

i debiti della Regione Lazio, come è riportato nel citato articolo, rischiano di bloccare la distribuzione di farmaci mutuabili ai cittadini dell'intera regione; mentre si continua ad assumere dirigenti nelle aziende sanitarie locali e nelle aziende ospedaliere con funzioni di consulenti, si registrano forniture di medicinali a carico del servizio sanitario regionale per un debito di circa 500 milioni di euro, che strangola quindi i titolari delle 1.450 farmacie del Lazio;

la Federfarma e la Federazione dei farmacisti del Lazio hanno inviato una nota a Regione e Governo affinché non venga posto a rischio il diritto alla salute degli assistiti del Lazio;

si precisa che il debito si è accumulato nel tempo, nonostante la collaborazione offerta dalle Associazioni di categoria per quanto riguarda i piani di contenimento della spesa concordati con la Regione Lazio. Un ulteriore aggravamento di tale situazione farebbe «ingrassare» solamente le banche che lavorano con le aziende del settore, così come è stato denunciato dal Consigliere regionale del Lazio di Alleanza nazionale Tommaso Luzzi e da altri esponenti dell'opposizione dello stesso Consiglio regionale,

si chiede di sapere quali iniziative intenda adottare il Governo nei riguardi della Regione Lazio per garantire la continuazione dell'assistenza farmaceutica a rischio, mentre le aziende sanitarie locali continuano ad assumere consulenti, a giudizio dell'interrogante, veramente «inutili».

(4-00027)

PORETTI. – *Al Ministro del lavoro, salute, politiche sociali.* – Premesso che:

in Germania si è appena concluso con un accordo di risarcimento l'*affaire* Contergan, farmaco a base di talidomide assunto negli anni 50 e

60 da donne incinte contro dolori e nausea, rivelatosi poi causa di malformazioni del feto;

in Italia si stimano 600/700 vittime, ma un censimento ufficiale non è mai stato fatto. Nel 1962 il Ministero della Sanità ne ordinò il divieto del commercio ed il ritiro dal mercato con un ritardo di 6 mesi rispetto agli altri Paesi europei. Per il mancato risarcimento si è dovuto attendere il 2006, quando il decreto-legge 5 dicembre 2005, n. 250, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 febbraio 2006, n. 27, all'articolo 3 prevedeva il riconoscimento giuridico della malattia ma il decreto ministeriale attuativo non è mai stato emanato;

la legge finanziaria per il 2008 ha stanziato alcuni fondi (ad avviso dell'interrogante insufficienti) in merito. Quanto al risarcimento relativo ai danni da trasfusioni, vaccini e talidomide, sono stati stanziati 180 milioni di euro annui a partire dal 2008 (che si aggiungo ai 100 già previsti per il 2007);

un atto di sindacato ispettivo a prima firma dell'interrogante presentato nel novembre 2007 alla Camera (A.C. 5-01777), grazie alla collaborazione dell'associazione TAI Onlus e della Cellula Coscioni di Milano, non ha mai avuto risposta;

in questi giorni l'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) ha fatto presente che il Brasile registra la terza generazione di vittime del talidomide. A seguito dell'*affaire* Contergan, nel 1962 quel Paese ha bandito il talidomide, ma pare che sia circolato ancora fino al 1965. A ciò s'aggiunga che nel 1964 il dermatologo israeliano Jacob She-skin scoprì l'efficacia del talidomide contro la lebbra. Da allora, migliaia di lebbrosi brasiliani sono stati curati con Talidomida, la pasticca a basso costo prodotta in America Latina, che nel frattempo viene prescritta anche contro Aids e cancro;

il Brasile non è l'unico Paese ad autorizzarla. È presente anche in altri Stati da quando, dieci anni fa, la statunitense Food and Drug Administration diede il via libera, sotto strettissima vigilanza, a Thalomid dell'azienda Celgene per trattare malattie del midollo spinale. In Europa il principio attivo, utilizzabile nella cura del mieloma multiplo, è in fase di autorizzazione. E comunque, il suo parente stretto, Lenalidomid, è già in vendita dal 2007 sotto il nome commerciale di Revlimid (prodotto da Celgene). E su questo, sempre l'Aduc ha sollecitato il Ministero ad intervenire,

si chiede di sapere:

se in Italia la circolazione di farmaci con questo principio attivo sia in corso o lo sarà a breve;

quali precauzioni siano in corso o saranno prese per evitare il ripetersi di quanto già avvenuto in Italia e negli altri Paesi.

(4-00028)

PORETTI, PERDUCA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il regio decreto-legge 21 febbraio 1938, n. 246, convertito dalla legge 4 giugno 1938, n. 880, prevede all'articolo 1 quanto segue: «Chiunque detenga uno o più apparecchi atti od adattabili alla ricezione delle radioaudizioni è obbligato al pagamento del canone di abbonamento, giusta le norme di cui al presente decreto»;

il 7 marzo 2007, l'Associazione per i diritti degli utenti e consumatori (Aduc) ha condotto una indagine interpellando gli organi competenti per sapere nello specifico quali apparecchi sono soggetti al canone/tassa oltre al televisore: gli operatori di «Risponde Rai» (numero a pagamento 199.123.000), il Ministero dell'economia e delle finanze, la Guardia di finanza, l'Agenzia delle entrate. Le risposte sono state varie e contraddittorie. Secondo alcuni operatori «Risponde Rai», sono apparecchi «atti o adattabili» il televisore o un *computer*. Per altri, rientrano nella legge anche i seguenti apparecchi: televisione, videoregistratore, registratore *dvd*, *computer* (indipendentemente dalla presenza di una scheda tv o di una connessione *Internet*), videofonino, tvfonino, *monitor* di qualsiasi tipo anche in assenza di un *computer*, *decoder*, *monitor* del citofono, *modem*, navigatore satellitare, videocamera, macchina fotografica digitale. L'Agenzia delle entrate non ha risposto alla domanda, invitando l'Aduc a rivolgersi agli operatori Risponde Rai già interpellati. Il Ministero dell'economia e delle finanze, Ufficio legislativo-finanze, non è stato in grado di rispondere, così come numerosi uffici e comandi della Guardia di finanza, l'organo di polizia predisposto al controllo sul territorio. Su questo è stata depositata l'11 aprile 2007, nella passata Legislatura, un'interrogazione ai Ministri di economia e finanze e delle comunicazioni (A.C. 4-03226), cui non è stata data risposta;

il 28 settembre 2007, l'Aduc ha condotto un'ulteriore indagine per capire quali siano gli apparecchi e quali siano le modalità di pagamento della licenza temporanea di importazione per i turisti che giungono in Italia provvisti di videofonini, *personal computer* o apparecchi tv, prevista dall'articolo 14 del suddetto regio decreto-legge. Ancora una volta, le risposte delle autorità competenti si sono rivelate di poco aiuto. Il servizio «Risponde Rai» ha fornito risposte contraddittorie: per alcuni operatori, il turista con tv sull'auto o con videofonino in arrivo all'aeroporto deve pagare il canone per l'intero anno in cui è effettuata la visita, anche se breve. Per altri, i turisti stranieri non devono pagare nulla. Per altri, se il canone è già pagato da coloro che ospitano il turista (amici, albergo, eccetera) non sarà necessario pagare, altrimenti sì. Infine, un operatore ha chiesto di chiamare «domani mattina». L'Aduc ha anche contattato l'Agenzia delle entrate, l'Ufficio del direttore dell'Agenzia delle dogane, il direttore dell'Area gestione tributi e rapporto con gli utenti, ma nessuna risposta è stata fornita, con l'invito a richiamare in futuro. Anche gli uffici doganali periferici di Pontechiasso (Como) e Roma Fiumicino, deputati alla riscossione di tale tributo, non hanno saputo rispondere alla domanda. Su questo, è stata presentata l'11 ottobre 2007 un'interrogazione ai Mini-

stri dell'economia e finanze e delle comunicazioni (A.C. 4-05224), cui non è stata data risposta;

il 15 ottobre 2007, l'Aduc ha condotto una terza indagine per capire se anche gli esercizi pubblici debbano pagare il canone speciale di abbonamento qualora in possesso di un *computer*. Per questo l'associazione si è rivolta agli uffici regionali della Rai, all'Ufficio normative e contratti del servizio pubblico, al Ministero dell'economia e delle finanze ed all'Agenzia delle entrate. Ancora una volta l'Aduc ha riscontrato confusione e contraddittorietà nelle risposte. Alcuni non hanno saputo rispondere, altri hanno sostenuto che un *computer* è soggetto a canone solo se impiegato per guardare la tv. Altri hanno invece detto che il canone lo si paga indipendentemente dall'uso che si fa dei *computer*, in quanto trattasi di una tassa sul possesso e non sull'utilizzo. L'Aduc ha anche ricevuto conferma da diverse sedi regionali che, contrariamente al canone ordinario, la Rai non persegue con altrettanta aggressività la riscossione del canone speciale, in quanto consapevole di ciò che significherebbe per molti piccoli esercizi commerciali, i cui gestori peraltro pagano già il canone per casa loro. In altre parole, le manchevolezze della legge vengono supplite dalla sua parziale non applicazione;

il 18 ottobre 2007, l'Aduc ha svolto un'ulteriore indagine. Da questa è emerso che le Poste italiane, disponendo di 14.000 uffici dotati di apparecchi atti o adattabili agli sportelli, sono soggetti al canone così come qualsiasi privato cittadino. Il canone speciale ha validità limitata all'indirizzo per cui è stipulato, e pertanto le Poste italiane devono circa 14.000 canoni speciali di abbonamento Rai, per un totale di circa 13.018.880 euro. Ma dal bilancio 2006 delle Poste, alla voce che dovrebbe riportare anche tale imposta (Altre imposte e tasse/Altre, pag. 242) è riportato un esborso di 5.426.000 euro per il 2006. Appare quindi che l'evasione del canone Rai da parte delle Poste italiane varia da un minimo di 7.592.880 euro – ammesso che la voce «altre imposte» riguardi solamente il canone Rai – ed un massimo di 13.018.880 per l'anno 2006;

il 26 ottobre 2007, l'Aduc ha svolto una quinta indagine da cui risulta, considerati i criteri di alcuni operatori Rai per individuare chi debba o meno pagare il canone, un danno erariale da mancata riscossione da parte della Rai del canone speciale di svariate centinaia di migliaia di euro per l'anno 2006. Secondo i dati Istat, in Italia risultano esistere 4.371.087 imprese e 6.075.000 lavoratori indipendenti. Sempre secondo i dati Istat, il 91,7 per cento delle suddette imprese ha *Internet* e quindi almeno un *computer*. Se ci si limita alle sole imprese con connessione *Internet*, secondo alcuni operatori della Rai, i canoni dovuti sarebbero, come minimo, 4.008.286. Ma dai dati pubblicati dalla Rai risulta che i canoni speciali riscossi al 31 dicembre 2006 sono soltanto 171.554. Ammesso e non concesso che il numero di abbonati speciali sia costituito da sole imprese, l'evasione del canone speciale da parte delle imprese è facilmente apprezzabile intorno al 95,8 per cento, per un danno erariale stimabile intorno a 742.695.000 euro. L'Aduc ha anche presentato per questo un espo-

sto alla Procura generale e a tutte le Procure regionali della Corte dei conti;

il 29 ottobre 2007, l'Aduc ha posto una richiesta ufficiale alla Rai per sapere se il canone fosse dovuto anche per un pc. In data 25 novembre, la Rai ha risposto di non poter rispondere, dichiarando competente l'Agenzia delle entrate: «Con la presente vi informiamo di aver inoltrato la vostra lettera pari oggetto datata 29 ottobre u.s. per competenza all'Agenzia delle Entrate. Sarà nostra cura rendervi noti i termini della risposta non appena perverrà. Con i migliori saluti, Stefano Argenti (direttore Direzione amministrazione abbonamenti)»;

il 25 febbraio 2008, l'Aduc ha proposto una richiesta ufficiale alla Direzione centrale dell'Agenzia delle entrate, così come indicato dalla Rai, su quali apparecchi siano soggetti alla tassa sul possesso di apparecchi atti o adattabili. Il 19 marzo, la Direzione centrale normativa e contenzioso dell'Agenzia delle entrate si è dichiarata incompetente, come già la Rai, indicando il Ministero delle comunicazioni quale soggetto competente in materia: «In merito agli apparecchi il cui possesso determina l'obbligo di corrispondere il canone per l'abbonamento televisivo – risponde l'Agenzia – si fa presente che detta attività esula dalla competenza istituzionale della scrivente, in quanto spetta al Ministero delle Comunicazioni procedere a tale individuazione. In ragione di ciò, al predetto Ministero, con nota n. 67800 del 2007, è stato chiesto di fornire precisazioni riguardo la problematica in trattazione». Altrettanti quesiti sono stati posti, in alcune regioni, alla rispettiva Direzione regionale dell'Agenzia delle entrate: le risposte sono state inizialmente contraddittorie, con alcune che dicevano che bisognava pagare e altre no, ma, dopo lo «sbandamento» iniziale, anche con comunicazioni di correzione alle missive precedenti, si sono tutte allineate all'attesa di un chiarimento da parte del Ministero delle comunicazioni;

nella passata legislatura, sono state presentate al Ministro delle comunicazioni ben quattro interrogazioni parlamentari sull'argomento (atti della Camera dei deputati 4-03226, 4-05224, 4-05376, 4-05609), che non hanno mai avuto risposta;

considerato che, nel frattempo, la Rai continua ad agire anche con cartelle esattoriali, pignoramenti e fermi amministrativi nei confronti di quelle famiglie che posseggono solo un *computer* o un cellulare di nuova generazione, creando notevoli difficoltà e pesanti disagi a centinaia di migliaia di contribuenti, si chiede di sapere quali dei seguenti apparecchi non presupponga il pagamento del canone di abbonamento: videoregistratore, registratore *dvd*, *computer* senza scheda tv con connessione ad *Internet*, *computer* senza scheda tv e senza connessione *Internet*, videofonino, tvfonino, *iPod* e apparecchi mp3-mp4 provvisti di schermo, *monitor* a sé stante (senza *computer* annesso), *monitor* del citofono, *modem*, *decoder*, videocamera, macchina fotografica digitale.

(4-00029)

CARRARA. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* – Premesso che:

l'Ente nazionale della cinofilia italiana (ENCI), è un ente riconosciuto dallo Stato italiano, sottoposto alla vigilanza del Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, che svolge la sua attività senza fini di lucro;

il Disciplinare del libro genealogico del cane di razza, approvato con decreto ministeriale del 5 febbraio 1996, n. 21095, regola l'attività pubblicistica dell'ENCI;

l'ENCI svolge il compito istituzionale di tutelare i cani di razza esercitando anche funzioni certificative. Il disconoscimento, senza motivazione oggettiva, delle funzioni di tutela delle razze in capo ad un'Associazione specializzata rappresenta un atto in palese contrasto con le finalità dello stesso ENCI e con le norme che lo stesso è chiamato ad applicare;

in data 21 aprile 2006 il Consiglio direttivo dell'ENCI ha revocato, senza alcuna motivazione né giustificazione, la tutela di quindici razze di segugi alla Società italiana Pro Segugio (SIPS);

il riconoscimento della SIPS come socio collettivo ENCI è avvenuto previa positiva valutazione dello statuto (articolo 3 dello statuto dell'ENCI) in forza del quale il Consiglio direttivo concedeva anche il riconoscimento di «Associazione specializzata di razza» per razze allo stesso affidate (art. 21 statuto ENCI);

la decisione assunta è in contrasto sia con l'articolo 21 dello statuto ENCI sia con l'articolo 20 del regolamento dell'ENCI stesso, che prevede che «i Soci collettivi già esistenti alla data di entrata in vigore del presente Regolamento conservano il loro riconoscimento a condizione che adeguino entro un anno il proprio statuto ai principi suesposti», in quanto la SIPS ha provveduto ad adeguare il proprio statuto sulla base del regolamento attuativo dell'ENCI;

la revoca del riconoscimento incide sulla stessa qualifica di socio collettivo ENCI;

considerato che:

la decisione assunta dall'ENCI è, a giudizio dell'interrogante, in contrasto con il decreto ministeriale del 5 febbraio 1996, n. 21095 e con il decreto ministeriale dell'8 marzo 2005, n. 21203;

il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, rispondendo all'interrogazione A.S. 4-00835, concordava pienamente sul fatto che la revoca delle razze alla SIPS da parte di ENCI fosse un atto illegittimo, e concludeva la sua risposta in questo modo: «con nota diretta all'ENCI del 1° dicembre 2006, ha sottolineato che allo stato attuale, tutte le razze da seguita restano tutelate dalla SIPS in quanto sono comunque applicabili i regolamenti delle verifiche zootecniche predisposti dalla stessa SIPS, già in vigore e peraltro ratificati dall'ENCI il 10 febbraio 2005»;

nonostante la citata nota ministeriale del 1° dicembre 2006 (la n. 23900), l'ENCI non ha ottemperato alla direttiva del Ministro. In seguito a ciò il capo Dipartimento del Ministero, dottor Giuseppe Ambrosio, con

comunicazione n. 20166 del 23 gennaio 2007 intimava all'ENCI di «ottemperare, entro e non oltre trenta giorni dal ricevimento della presente, alla direttiva n. 23900 del Signor Ministro, precisando che l'invito in questione si intende formulato ai sensi della legge 7 agosto 1990 n. 241 e che il mancato adempimento comporterà l'inizio del procedimento di revoca del provvedimento di approvazione della tenuta del Libro Genealogico del cane di razza»,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno ottemperare a quanto il Ministro *pro tempore* De Castro ed il Capo dipartimento Ministero delle politiche agricole ambientali e forestali dottor Giuseppe Ambrosio hanno scritto riconsegnando la tutele di tutte le razze da seguita alla SIPS.

(4-00030)

CARRARA. – *Al Ministro delle politiche agricole e forestali.* – Premesso che:

l'Ente nazionale cinofilia italiana (ENCI) svolge, ai sensi della legge 30 dicembre 1992, n. 529, un'attività avente pubblico interesse, inerente alla tutela e alla promozione delle razze canine;

l'ENCI è una associazione fondata nel 1882, riconosciuta con regio decreto 13 giugno 1940, n. 1051, facente parte della Federazione cinologica internazionale (FCI), regolata dallo Statuto associativo approvato con decreto ministeriale 24 febbraio 2000 e dal Regolamento di attuazione dello statuto sociale ENCI, approvato dall'assemblea dei soci ENCI il 22 marzo 2003 e ratificato con decreto ministeriale 21835 del 16 aprile 2003;

lo statuto dell'ENCI prevede all'articolo 12 che il Ministero delle politiche agricole e forestali nomini nell'ambito del Consiglio direttivo dell'ENCI un proprio rappresentante, che attualmente è il signor Marco Ciarafoni;

nel corso del Consiglio nazionale Arcicaccia svoltosi a Roma il 19 luglio 2006, il signor Ciarafoni, quale socio della compagine, esponeva una relazione introduttiva, alla presenza del Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, con il quale lo stesso invocava il commissariamento dell'ENCI;

il Comitato esecutivo dell'ENCI, nella riunione del 17 ottobre 2006, rilevava il contenuto fortemente lesivo della relazione del signor Ciarafoni nei confronti dello stesso ente;

d'altro canto, il signor Alberto Veronesi, socio allevatore dell'ENCI, proponeva con lettera in data 24 luglio 2006 un esposto al Ministero nel quale evidenziava la situazione di sostanziale violazione da parte dell'ENCI del Disciplinare del Libro genealogico sulla base degli argomenti nella stessa riportati, chiedendo il commissariamento dell'ENCI. In particolare l'allevatore contestava che, con riferimento alla iscrizione al Registro degli allevatori, «l'ENCI sembra voler introdurre un doppio regime, di cui uno a vantaggio di coloro che erano titolari di un affisso i quali, di fatto, sarebbero esentati dall'adempimento degli obblighi regolamentari, e l'altro, invece, cui sono sottoposti i soci allevatori che hanno fatto richiesta

di iscrizione al Registro degli Allevatori. Questo non trova giustificazione alcuna ai sensi delle norme vigenti, in quanto la disciplina dettata per quanto attiene all'iscrizione al Registro degli allevatori non è privatistica, ma è sancita mediante decreti ministeriali in applicazione della legge n. 529 del 1992, che ha delegato all'ENCI la tenuta dei Libri genealogici»;

con provvedimento prot. n. 42249 GG/Lrs del 21 novembre 2006, la Commissione di disciplina di prima istanza dell'ENCI contestava al signor Veronesi, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 39 del vigente regolamento di attuazione dello Statuto sociale dell'ENCI, l'addebito di avere «con lettera 24.7.2006 al Ministero per le Politiche Agricole Alimentari e Forestali richiesto il commissariamento dell'ENCI» e, per questo, all'esito del giudizio, sanzionava lo stesso con la sospensione per 24 mesi;

stranamente non risulta essere stata avviata alcuna azione disciplinare nei confronti del signor Ciarafoni che, parimenti, nell'ambito del Consiglio nazionale Arcicaccia evidenziava la necessità di procedere al commissariamento dell'Ente;

appare evidente e plateale ad avviso dell'interrogante la disparità di trattamento riservato dall'ENCI al signor Marco Ciarafoni, nominato nel frattempo, il 1° dicembre 2006, dal Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali, prof. Paolo De Castro, dopo le sue dichiarazioni, Consigliere ENCI di nomina ministeriale, al quale non è stata comminata nessuna sanzione disciplinare, contrariamente a quanto avvenuto invece al signor Veronesi;

considerato che il signor Ciarafoni è esponente di rilievo dell'Arcicaccia e, prima, dei Democratici di sinistra ed ora del Partito Democratico; tale caratterizzazione politica è stata, a giudizio dell'interrogante, una sorta di viatico miracoloso che ha lasciato indenne il Consigliere ministeriale dell'ENCI dalle azioni della Commissione di disciplina dell'ENCI, i cui metodi, posti poi in essere dallo stesso ente, risultano del tutto vessatori, intimidatori ed evidentemente discriminanti nei confronti dei soci della stessa compagine, che però non risultano allineati con il pensiero di coloro che reggono l'ente;

la commissione di disciplina di prima istanza dell'ENCI con provvedimento n. 55/07 ha deciso di infliggere nei confronti del dottor Gian Carlo Bosio la sanzione disciplinare della sospensione di 24 mesi. Il dottor Bosio è solo reo di aver detto la verità in modo piacevole e goliardico. La persecuzione nei confronti del dottor Gian Carlo Bosio, già Consigliere nazionale dell'ENCI nominato dall'AIA, già membro della Commissione tecnica centrale dell'ENCI, già Presidente della Società Italiana Pro Segugio è, a giudizio dell'interrogante, quanto di più disdicevole possa avvenire in una nazione che dovrebbe essere libera e democratica come l'Italia,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, di fronte alle molteplici problematiche, relativamente all'ENCI, che sono state allo scopo evidenziate in vari atti di sindacato ispettivo tra cui si citano:

il non adeguamento della banca dati dell'ENCI alle norme vigenti in materia di identificazione dei cani;

l'insosservanza della legge 14 agosto 1991, n. 281 (legge quadro in materia animali di affezione e prevenzione del randagismo) in riferimento alla registrazione dei cuccioli al Libro genealogico del cane di razza;

la mancata applicazione della certificazione veterinaria ai fini dell'iscrizione al Libro genealogico e all'anagrafe canina;

l'inadempienza rispetto alla formazione e pubblicizzazione del registro degli allevatori e dei proprietari;

la revoca della tutela di quindici razze canine alla Società Italiana Pro Segugio (SIPS) assunta, come peraltro anche il Ministro *pro tempore* ha sancito con provvedimento n. 23900 del 1° dicembre 2006, in violazione del Disciplinare del Libro genealogico (decreto ministeriale 21095 del 5 febbraio 1996) e delle Norme Tecniche (decreto ministeriale 21203 dell'8 marzo 2005);

l'insussistenza dell'Ufficio centrale del Libro genealogico come stabilito dall'articolo 5 del decreto ministeriale 21095 del 5 febbraio 1996;

se di fronte, ora, anche alle violazioni delle libertà personali operate per mano delle commissioni di disciplina e del Consiglio direttivo dell'ENCI nei confronti del signor Alberto Veronesi e del dottor Gian Carlo Bosio;

se il Ministro in indirizzo intenda procedere alla nomina di un Commissario straordinario dell'ente per porre fine al monopolio dell'ENCI e per la corretta applicazione: dello Statuto dell'ENCI, approvato dal Ministero; della legge n. 529 del 1992; del Disciplinare del libro genealogico per la tutela dei cani di razza (decreto ministeriale 21095 del 5 febbraio 1996); delle Norme tecniche (decreto ministeriale 21203 dell'8 marzo 2005), in modo da ricondurre con tale intervento, finalmente, la zootecnia cinofila italiana alla regolarità ed assicurare provvedimenti necessari per ridare trasparenza, correttezza e democraticità alla vita della cinofilia italiana.

(4-00031)

VALENTINO. – *Al Ministro della giustizia.* – Premesso che:

il 9 aprile 2008 l'ANSA comunicava che la Procura della Repubblica di Reggio Calabria aveva proposto reclamo avverso il decreto di avocazione – depositato il 28 marzo 2008 – con il quale il Procuratore generale presso la Corte d'appello di Reggio Calabria aveva avvocato le indagini preliminari condotte dal Procuratore della Repubblica nell'ambito del procedimento 1377/07 R.G.N.R. d.d.a. pendente nei confronti dell'avvocato Alberto Sarra;

sempre l'ANSA, in data 23 aprile 2008, riferiva che il reclamo in questione era stato accolto dalla Procura Generale presso la Cassazione e quindi gli atti avrebbero dovuto essere restituiti alla Procura della Repubblica;

appare quanto mai singolare che in pochi giorni sia stata assunta una decisione – che di norma impone ben altri tempi – per una vicenda così delicata e impegnativa che vedeva due uffici giudiziari in conflitto

per ragioni nelle quali era coinvolto un noto professionista ed autorevole soggetto politico di Reggio Calabria;

l'avvocato Sarra con atto del 29 aprile 2008 comunicava al Consiglio Superiore della Magistratura che non risultava che la documentazione relativa al procedimento a suo carico fosse stata trasmessa alla Procura Generale presso la Cassazione, talchè appare plausibile ipotizzare che sia stata assunta la decisione con la quale veniva accolto il reclamo senza avere esaminato alcun documento del complesso fascicolo,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda promuovere azioni tese ad accertare la verità dei fatti sopra esposti e, quindi, avviare ogni utile iniziativa tesa a conoscere sulla base di quali elementi e per quali ragioni si sia pervenuti alla decisione in argomento senza aver, apparentemente, la disponibilità degli atti;

quale specifica esigenza abbia imposto una corsia preferenziale al reclamo della Procura della Repubblica di Reggio Calabria, visto che, come già ricordato, di norma la trattazione di analoga materia impone tempi lunghi che certamente non si esauriscono in pochi giorni.

(4-00032)

BIANCONI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

gli straordinari risultati raggiunti in diversi Paesi nell'ambito della cosiddetta «medicina rigenerativa» con l'utilizzo delle cellule staminali adulte, senza che vengano quindi, distrutti embrioni umani, impongono, a giudizio dell'interrogante, una seria riflessione sull'utilizzo di questi ultimi concesso dall'Unione europea;

nell'approvazione definitiva del settimo Programma quadro sulla ricerca l'Unione europea, oltre a finanziare settori considerati chiave come la salute, l'agricoltura, la pesca, le nanotecnologie, le fonti di energia alternative, ha permesso il finanziamento anche della ricerca sulle cellule staminali umane, e, ad avviso dell'interrogante inopportuno, anche su quelle embrionali;

tale apertura al finanziamento da parte dell'Unione europea, anche con i soldi dei contribuenti, a favore delle cellule staminali embrionali è stata resa possibile grazie all'Italia che, a maggio del 2006, in occasione del Consiglio sulla competitività, attraverso il Ministro *pro-tempore* dell'università e della ricerca, on. Fabio Mussi, ha tolto il veto del nostro Paese, dato insieme alla Germania, alla Polonia, alla Slovenia, all'Austria e a Malta, che aveva di fatto impedito l'uso delle cellule staminali embrionali;

la scoperta avvenuta in Giappone lo scorso anno ha messo in discussione la convinzione che da una cellula adulta differenziata non si potesse ritornare allo stadio di cellula staminale embrionale. Come ha, infatti, sostenuto lo scienziato giapponese Shinya Yamanaka dell'Università di Tokyo, il primo ad aver ottenuto questi risultati: «Non abbiamo più bisogno né di ovociti né di embrioni». Shinya Yamanaka e i suoi collabo-

ratori hanno presentato dei nuovi dati in tal senso confermati dai lavori di altri gruppi americani dell'università di Harvard, dell'università della California e soprattutto, dalla rinomata scuola diretta da Rudolf Jaenisch (Cambridge, Massachusetts);

nonostante queste scoperte, però, il Governo britannico ha sostenuto il 17 maggio 2007 una proposta di legge che autorizza la creazione di embrioni ibridi, umani e animali, a scopo di ricerca. In data 19 maggio 2008, infine, il provvedimento è passato con un solo voto favorevole sia alla Camera dei Lords sia alla Camera dei Comuni. Il Regno Unito ha così modificato una legge, per molti aspetti analoga alla legge italiana n. 40 del 2004, aprendo la strada alla possibilità che i laboratori britannici vengano messi nelle condizioni di miscelare cellule riproduttive umane e bovine;

a giudizio dell'interrogante, la mancanza di una cultura della tutela dell'embrione umano si è resa ulteriormente evidente in Italia anche con la sentenza 2007 del Tribunale di Cagliari che ha dato ragione al ricorso di una donna che aveva chiesto di eseguire la diagnosi preimpianto nel corso di procedure di procreazione medicalmente assistita. A giudizio dell'interrogante, i magistrati sardi, autorizzando la donna a sottoporsi alla diagnosi preimpianto, hanno, tra l'altro, messo in discussione uno dei punti cardine della legge n. 40 del 2004 che, come è giusto ricordare, è stata non solo approvata dal Parlamento, ma confermata anche dal fallimento di un *referendum* che voleva abrogarla,

si chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri non ritenga:

che atti legislativi come quello dell'Inghilterra e sentenze come quelle del Tribunale di Cagliari o del TAR del Lazio siano da considerarsi come un'offesa alla dignità umana e, nel nostro caso, in contrasto con la finalità della legge n. 40 del 2004;

che togliere il veto imposto all'Unione europea allo stanziamento di fondi per la ricerca scientifica sulle staminali embrionali abbia contribuito ad una deriva antropologica, che ha portato prima a ridurre l'essere umano alla sua sola dimensione biologica e poi ad abbattere la barriera naturale tra l'essere umano e le specie animali. Sembra non vengano prese in seria considerazione le conseguenze di un tale finanziamento a livello europeo, tanto che si sono, ad oggi, approvati progetti che hanno comportato lo «smontaggio» degli embrioni destinati ad essere vivisezionati entro il quattordicesimo giorno;

che creare delle mostruosità attraverso queste fecondazioni o clonazioni uomo-animale rappresenti una grave violazione della natura umana ed il segnale di un vero e proprio accanimento ideologico in ragione del quale gli embrioni umani vengono immolati e sacrificati in tanti modi: nelle stesse fecondazioni artificiali, con forme di vera e propria eugenetica, o nella ricerca delle cure per le malattie. Ricerca che, attualmente, non ha portato ad alcun valido risultato scientifico, tanto che le terapie promosse si sono rivelate illusorie e potenzialmente pericolose a differenza di quanto, invece, si è ottenuto attraverso l'utilizzo delle cellule staminali adulte che hanno trovato applicazione anche nella prassi clinica.

Il successo delle staminali adulte è, infatti, confermato dai laboratori di numerosi Paesi del mondo che sempre più spesso dalle cellule staminali della pelle riescono ad ottenere ottimi risultati;

che sia necessario promuovere nelle dovute sedi europee azioni volte a vietare che si proceda a distruggere altri embrioni umani bloccando, per tutto il periodo del Programma quadro quadro 2007-2013, i finanziamenti non ancora erogati sia per quei progetti che includono attività di ricerca che distruggono embrioni umani già esistenti sia per quei progetti che prevedono la creazione *ad hoc* di embrioni umani per destinarli poi alla ricerca scientifica.

(4-00033)

COSTA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

è di ieri la notizia che per i Comuni dell'area di Ugento (Lecce) si prospetta una stagione estiva ancor più difficile che in passato soprattutto per il problema degli incendi;

infatti, il distaccamento dei Vigili del fuoco volontari di Ugento, che fino a ieri aveva in dotazione un'autopompa serbatoio modello 190 Aps, da oggi non ha più un mezzo per affrontare le emergenze;

il patrimonio naturalistico dell'intera zona, ricchissimo di zone boschive, che abbraccia la costa che va da Mancaversa attraversando le Marine di Ugento fino ad arrivare a Torre Vado, ogni estate è minacciato da incendi devastanti i cui danni sino ad oggi sono stati limitati e fronteggiati proprio grazie alla bravura ed alla tempestività degli interventi dei vigili volontari eseguiti con il succitato mezzo;

il distaccamento volontario di Ugento, nato nel 1997, ha visto il numero dei volontari aderenti raddoppiarsi nel corso degli anni e nel periodo estivo garantisce una copertura per le microemergenze di 24 ore giornaliere;

nel 2007 i Vigili del fuoco di Ugento hanno registrato 619 interventi collocandosi al 17° posto a livello nazionale tra i distaccamenti dei vigili volontari sia per il numero che per la qualità delle prestazioni;

il mezzo 190 Aps era stato concesso nel 2004 dai Vigili del fuoco di Lecce, i quali oggi sono stati costretti a richiedere indietro il mezzo per una carenza di fondi che impedisce la riparazione degli altri quattro mezzi attualmente guasti;

la richiesta di finanziamento per l'acquisto di un mezzo è stata inoltrata alla Regione Puglia ma risulta ancora senza risposta,

l'interrogante chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire con urgenza per dotare il distaccamento dei Vigili del fuoco volontari di Ugento di un mezzo che consenta un'adeguata ed indispensabile copertura del territorio.

(4-00034)

NESSA, ALICATA, AMATO, ASCIUTTI, BETTAMIO, CASOLI, CENTARO, CICOLANI, COSTA, D'AMBROSIO LETTIERI, DE GREGORIO, DIVINA, ESPOSITO, FERRARA, GALLO, GENTILE, GRILLO, IZZO, LICASTRO SCARDINO, MAZZARACCHIO, PINZGER, SACCOMANNO, SANCIU, SANTINI, SARO, VICARI, VICECONTE. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

l'Ucraina nel 2007 introdusse, per la registrazione delle coppie straniere che intendono adottare minori ucraini, il sistema delle quote;

con decreto n. 16 in data 24 febbraio 2007 fu stabilito un tetto massimo di iscrizioni da effettuarsi nell'anno 2007 di 1.825, suddiviso in quote divise per Paesi. Per l'Italia fu determinata una quota di 494;

la Commissione per le adozioni internazionali (CAI) ritenne opportuno regolare il deposito delle domande, stabilendo che ciascuno dei 18 enti italiani autorizzati ad operare in Ucraina registrasse 27 coppie;

il sistema delle quote era stato mantenuto anche per le registrazioni da effettuarsi nell'anno 2008;

con decreto n. 4137 del 22 novembre 2007 il Ministro per la famiglia dell'Ucraina stabilì per le registrazioni da effettuarsi nell'anno 2008 un tetto di 1.453, suddiviso in quote tra i diversi Paesi. All'Italia fu attribuita una quota di 381 registrazioni;

il criterio di ripartizione in quote è stato, però, ritenuto illegittimo dalla Procura generale dell'Ucraina, poiché in contrasto con il punto 10 del vigente regolamento sulle adozioni, il quale stabilisce che i cittadini ucraini che vivono all'estero e i cittadini stranieri che desiderano adottare un bambino avente cittadinanza ucraina, devono presentare domanda scritta al dipartimento statale per le adozioni e la tutela dei diritti dei minori;

la norma regolamentare non consente di far distinzioni, secondo il Paese di origine, tra le coppie straniere che intendono adottare minori ucraini. E, d'altra parte, interesse del minore adottato è di trovare una famiglia idonea che lo accolga, indipendentemente dal fatto che essa provenga da un Paese, piuttosto che da un altro;

pertanto risulta una legittimità del tetto massimo e un'illegittimità delle quote;

il Ministro della famiglia, preso atto, della dichiarata illegittimità del proprio decreto n. 4137, lo ha annullato;

con nuovo decreto ha mantenuto il tetto di 1.453 iscrizioni, senza distinzioni tra i Paesi di provenienza degli adottanti;

per evitare gli affollamenti verificatisi negli anni passati nei giorni stabiliti per il deposito, il nuovo decreto ha stabilito che dal 19 dicembre 2007 le coppie straniere che intendono adottare, o i loro procuratori, si sarebbero dovuti presentare presso la sede del Ministero e chiedere la registrazione in apposito elenco, fino al raggiungimento del detto tetto di 1.453;

dal 15 gennaio 2008 sarebbero stati affissi all'albo del dipartimento gli elenchi delle coppie registrate, con l'indicazione per ciascuna del giorno stabilito per il deposito del *dossier*;

la registrazione si è svolta in modo ordinato. Essa si è interrotta per il periodo feriale, dal 29 dicembre al 7 gennaio, è ripresa regolarmente l'8 gennaio e si è conclusa il 19 febbraio 2008 con il raggiungimento del tetto massimo programmato di 1.453 registrazioni;

tutti i 18 enti italiani autorizzati hanno avuto notizia del decreto, tanto che ognuno di essi ha effettuato almeno una registrazione già nel periodo dal 19 al 28 dicembre 2007;

al 19 febbraio 2008 risultavano registrate circa 500 coppie italiane. Inevitabilmente, essendo diverse l'organizzazione e l'efficienza dei vari enti, alcuni hanno registrato moltissime coppie, altri poche, qualcuno pochissime;

su ciò, probabilmente, ha inciso anche la coincidenza del periodo natalizio, ma sta di fatto che alla riapertura delle registrazioni l'8 gennaio, gli enti che avevano effettuato poche registrazioni nel periodo natalizio hanno continuato ad effettuarne solo in modo sporadico;

va segnalato che nei primi giorni di gennaio alcune coppie si sono recate in aereo a Kiev, portando con sé nuovi documenti in sostituzione di quelli scaduti, consentendo ai referenti degli enti autorizzati di registrare l'8 gennaio 2008 e nei giorni successivi altre coppie;

a questo punto è intervenuta la CAI che, acquisito l'elenco delle coppie registrate, si è preoccupata di assicurare ad ogni ente un minimo di registrazioni;

è stato, così, predisposto un elenco di circa 600 coppie. In tale elenco sono state inserite 19 coppie in carico a ciascun ente, oltre ad altre individuate sulla base di criteri determinati dalla stessa Commissione;

va precisato che, prima dell'annullamento del sistema delle quote, il Dipartimento per le adozioni di Kiev aveva già accettato la registrazione di 182 coppie (9 per ciascuno degli enti autorizzati) segnalate dalla CAI. Tali registrazioni sono state confermate;

il suddetto elenco di circa 600 coppie predisposto dalla CAI è stato inviato alle autorità ucraine, con la richiesta di sostituire le coppie in esso indicate alle coppie già registrate, a cura degli enti autorizzati, al dipartimento;

sulla richiesta le autorità ucraine non si sono pronunciate;

successivamente sono stati approntati altri elenchi, che sono stati invitati alle autorità ucraine perché ne tenessero conto nel compilare le liste delle coppie ammesse nel 2008 a depositare i fascicoli e, quindi, ad adottare;

rivelatesi infruttuose le pressanti richieste della CAI di rielaborare gli elenchi delle coppie ammesse, la Vice Presidente della Commissione, accompagnata da alcuni funzionari il 6 maggio 2008 si recava a Kiev, per sottoporre alle autorità ucraine ancora una lista, con la richiesta di sostituirla agli elenchi predisposti sulle base delle registrazioni regolarmente effettuate;

la missione non sortiva alcun effetto e le autorità ucraine procedevano alla pubblicazione degli elenchi, che era stata ritardata anche per le insistenti sollecitazioni della CAI,

considerato che:

in Italia la materia è regolata dalla legge 4 maggio 1983, n. 184 e successive modificazioni ed integrazioni e dal regolamento sul funzionamento della Commissione per le adozioni internazionali approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2007, n. 108 (pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* del 25 luglio 2007);

l'art. 29-*bis*, comma 1, della legge 184 recita «Le persone (...) che intendono adottare un minore straniero residente all'estero, presentano dichiarazione di disponibilità al tribunale per i minorenni (...) e chiedono che lo stesso dichiari la loro idoneità all'adozione»;

l'art. 30, comma 1 recita «Il tribunale per i minorenni (...) pronuncia (...) decreto motivato attestante la sussistenza ovvero l'insussistenza dei requisiti per adottare»;

l'art. 31, comma 1, recita «Gli aspiranti all'adozione, che abbiano ottenuto il decreto di idoneità, devono conferire incarico a curare la procedura di adozione ad uno degli enti autorizzati (...)». Il comma 3 recita «L'ente autorizzato che ha ricevuto l'incarico di curare la procedura di adozione (...) b) svolge le pratiche di adozione presso le competenti autorità del Paese indicato dagli aspiranti all'adozione tra quelli con cui esso intrattiene rapporti, trasmettendo alle stesse la domanda di adozione, unitamente al decreto di idoneità (...) c) raccoglie dall'autorità straniera la proposta di incontro (...) g) informa immediatamente la Commissione, il tribunale per i minorenni e i servizi dell'ente locale della decisione di affidamento e richiede alla Commissione (...) l'autorizzazione all'ingresso e alla residenza permanente del minore o dei minori in Italia»;

l'art. 32, comma 1 recita «La Commissione (...), ricevuti gli atti (...) e valutate le conclusioni dell'ente incaricato, dichiara che l'adozione risponde al superiore interesse del minore e ne autorizza l'ingresso e la residenza permanente in Italia»;

nella disciplina legislativa la competenza a dichiarare l'idoneità dei coniugi all'adozione è attribuita in via esclusiva ai tribunali per i minorenni; agli enti autorizzati è, invece, affidato l'incarico di curare la procedura di adozione all'estero, dalla presentazione della domanda, fino alla conclusione della procedura ed alla richiesta dell'autorizzazione all'ingresso e al soggiorno permanente del minore in Italia;

la competenza della Commissione è limitata all'atto finale di autorizzazione – su richiesta dell'ente – all'ingresso e alla residenza permanente in Italia del minore adottato. L'autorizzazione presuppone, naturalmente la valutazione, successiva alla conclusione della procedura, della rispondenza dell'adozione al superiore interesse del minore;

al di fuori di detto atto di valutazione finale, la legge non prevede nessuna forma di intervento della Commissione nella procedura di adozione. L'art. 39 della legge prevedeva esclusivamente un intervento eccezionale, ma solo su richiesta degli adottandi, nel caso di non concordanza dell'ente sull'opportunità di procedere all'adozione. Tale possibilità di intervento eccezionale è ora disciplinata dal regolamento;

la legge, pertanto, esclude che la Commissione possa intervenire, in qualsiasi forma, nella procedura di adozione all'estero. La competenza in materia – dalla presentazione della domanda, all'ultimo atto della procedura – è attribuita in modo esclusivo agli enti autorizzati. Né, tantomeno, la Commissione (tra più coppie che abbiano ottenuto dal competente tribunale dei minorenni il decreto di idoneità) può stabilire quali possano iniziare la procedura di adozione e quali non lo possano fare;

i compiti della CAI, costituita presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, già disciplinati dagli articoli 38 e 39 della legge sopra citata, sono ora disciplinati dal regolamento sul riordino della stessa, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2007 n. 108, pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 171 del 25 luglio 2007;

il regolamento, all'art. 3, stabilisce che «la Commissione è presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri o dal Ministro delle politiche per la famiglia». Al presidente sono affidate funzioni di rappresentanza, di coordinamento e di vigilanza;

al Vice Presidente, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, è attribuito il potere di adottare, nei casi di urgenza, provvedimenti di competenza della Commissione (soggetti a successiva ratifica) e la competenza esclusiva di autorizzare l'ingresso e il soggiorno permanente in Italia del minore straniero adottato (art. 4);

le altre funzioni, attribuite collegialmente alla Commissione, sono stabilite dall'art. 6 del regolamento;

tra tali funzioni non ve ne è nessuna che riguardi lo svolgimento della procedura di adozione, ad eccezione di quella eccezionale, già prevista dall'art. 39 della legge ed ora disciplinata dal comma 2 dell'art. 6 del regolamento: «La decisione dell'ente autorizzato di non concordare con l'autorità straniera l'opportunità di procedere all'adozione è sottoposta ad esame della Commissione, su istanza dei coniugi interessati; ove non confermi il precedente diniego, la Commissione può procedere direttamente, o delegando altro ente o ufficio, agli incumbenti di cui all'art. 31 della legge sull'adozione»;

altre attività della Commissione riguardano l'autorizzazione agli enti ad operare nel campo delle adozioni, la tenuta del relativo albo, i controlli e le sanzioni (articoli 11, 12, 13, 15, 16, 17);

innovazione importante, che ha colmato una lacuna della precedente normativa, è quella introdotta la comma 5 dell'art.16: in caso di revoca o sospensione dell'attività di un ente «le procedure di adozione in carico all'ente sono proseguite a cura della Commissione, che può avvalersi di esperti e consulenti, stipulare apposite convenzioni e concludere accordi con altri enti»;

l'aver previsto esplicitamente e specificamente le due ipotesi di intervento straordinario della Commissione nei casi eccezionali previsti dal comma 2 dell'art. 6 e dal comma 5 dell'art. 16 citati, conferma che, al di fuori di tali casi eccezionali esplicitamente previsti e disciplinati, la Commissione non può intervenire nella procedura di adozione, che resta di esclusiva competenza degli enti autorizzati;

premesso inoltre che:

in Ucraina la materia è regolata dal Codice di famiglia e dal regolamento di esecuzione n. 1377 approvato con deliberazione del Consiglio dei ministri del 28 agosto 2003, modificato con deliberazione del Consiglio dei ministri n. 1213 del 10 ottobre 2007;

in particolare l'art. 10 del regolamento stabilisce che «I cittadini ucraini, che vivono all'estero, e i cittadini stranieri che desiderano adottare un bambino cittadino di Ucraina e che vive sul suo territorio, presentano domanda scritta al dipartimento statale per le adozioni e la tutela dei diritti del bambino»;

il sistema delle quote, già introdotto per la registrazione delle coppie nell'anno 2007 era stato confermato, con decreto del Ministro per la famiglia di Ucraina n. 4137 del 22 novembre 2007, anche per le iscrizioni da effettuarsi nel 2008;

tale decreto, come innanzi detto è stato ritenuto illegittimo, in quanto in contrasto con il citato art. 10 del regolamento e sostituito con altro decreto del Ministro in data 18 dicembre 2007;

tale ultimo decreto ha disposto la registrazione delle coppie, senza distinzioni per Paesi, presso gli uffici del ministero, fino al raggiungimento del tetto programmato di 1.453;

tale registrazione, che si effettua su semplice esibizione dei documenti della coppia, è iniziata, per i depositi da effettuare nel 2008, il 19 dicembre 2007 ed è terminata il 19 febbraio 2008, essendo stato raggiunto il tetto programmato. Essa sarà, tuttavia, riaperta in quanto, nel primo periodo dell'anno, molte coppie di diversi Paesi (finora circa 150), sebbene invitate, non hanno provveduto al deposito dei fascicoli, rendendo così disponibili numerosi posti. Le coppie non iscritte fino al 19 febbraio, potranno, pertanto, utilizzare la nuova opportunità che si presenta, se predisporranno tempestivamente i documenti;

considerato che:

l'invio da parte della CAI di un elenco di circa 600 coppie italiane da registrare sostanzialmente chiedeva di sostituire le coppie già registrate con quelle in elenco, rielaborando una graduatoria internazionale determinata sulla base di un decreto del Ministro competente;

i successivi invii di ulteriori elenchi tendevano ugualmente ad ottenere una «rielaborazione» della graduatoria, tanto che la Procura, informata delle ripetute richieste, riteneva di acquisire gli elenchi delle registrazioni effettuate, in modo da evitare la possibilità di manipolazioni);

le ripetute richieste della Commissione:

a) eccedono i poteri della C.A.I., poiché come detto la competenza a presentare le domande e a svolgere la procedura di adozione è di esclusiva competenza degli enti autorizzati;

b) sono ingiuste perché tendono a penalizzare le coppie diligenti e gli enti efficienti per premiare le coppie negligenti e gli enti meno efficienti;

c) creano conflittualità tra le coppie e tra gli enti;

d) sono irrispettose della normativa e delle autonome determinazioni delle autorità ucraine;

e) sono suscettibili di creare notevole contenzioso tra le coppie che dovessero essere escluse per l'intervento della CAI e l'amministrazione dello Stato, nonché tra le stesse coppie e le autorità ucraine;

quanto, poi, alla pretesa della Vice Presidente della Commissione di subordinare il deposito delle domande di adozione ad una sua lettera di autorizzazione, è illegittima per contrasto con gli articoli 30 e 31 della legge sulle adozioni, che attribuiscono ai tribunali per i minorenni il compito di accertare l'idoneità dei coniugi all'adozione internazionale e agli enti autorizzati il compito di curare la procedura di adozione all'estero. Il subordinare l'adozione internazionale ad un'ulteriore autorizzazione della Vice Presidente della CAI, oltre ad essere – come detto – illegittima, rischia di bloccare e compromettere l'*iter* adottivo di coppie che, nel pieno rispetto della normativa italiana e di quella del Paese estero, hanno legittimamente iniziato la procedura;

tra l'altro, non si capisce per quale motivo tale impropria autorizzazione dovrebbe essere richiesta solamente dalle coppie che adottano in Ucraina e non viene richiesta dalle coppie che adottano in tutti gli altri Paesi del mondo,

si chiede di sapere se il Presidente del Consiglio dei ministri sia a conoscenza della situazione descritta, quale sia la sua valutazione e quali opportune iniziative intenda adottare.

(4-00035)

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

il cosiddetto «decreto Bersani» (decreto-legge 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 agosto 2006, n. 248), in vigore dal luglio 2006, regola la portabilità dei mutui ed obbliga le banche ad un adeguamento automatico dei tassi bancari, debitori e creditori, che devono essere equiparati in contemporanea con le variazioni stabilite dalla Banca centrale europea (BCE);

le banche, nonostante la legge Bersani imponga una simmetria, sostengono di non dover adeguare i tassi passivi in occasione delle variazioni dei tassi della BCE e quindi di non dover procedere ad alcun adeguamento della remunerazione dei depositi;

ancora oggi, a due anni dall'entrata in vigore del «pacchetto Bersani» sulle liberalizzazioni, accolto con favore dalle associazioni dei consumatori, che in più occasioni hanno denunciato la mancata applicazione della norma sulla simmetria dei tassi, della norma sulla portabilità dei mutui, della norma sulla cancellazione gratuita delle ipoteche e per l'indebita applicazione della penale sull'estinzione anticipata dei mutui (adottate con il decreto-legge 31 gennaio 2007, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 aprile 2007, n. 40), permane una consolidata prassi bancaria di aggirare le norme vigenti senza applicarle;

considerato che:

nell'ultimo quinquennio la situazione economica del Paese è tale da obbligare imprese e famiglie a ricorrere massicciamente al credito;

è teoria condivisa che l'andamento degli utili delle banche sia florido quando il sistema-Paese non gode di ottima salute, mentre tenda a declinare in periodi di crescita;

nel quinquennio 2002-2006, come risulta da un supplemento al Bollettino statistico della Banca d'Italia sul conto economico del settore bancario, l'utile lordo del settore creditizio è passato da 15,9 a 30,5 miliardi di euro (+ 91,5%) mentre l'utile netto è più che raddoppiato (+129,68 per cento), passando da 9,985 miliardi di euro del 2002 a 22,727 miliardi del 2006. In allegato alla presente interrogazione è stata presentata la relativa tabella contenente dati elaborati dalla Banca d'Italia, che resta acquisita agli atti del Senato;

inversamente, l'andamento dell'incidenza delle imposte dirette sull'utile lordo è passato da 6,022 miliardi di euro nel 2002 (37,83 per cento dell'utile lordo) a 7,762 miliardi del 2006 (25,45 per cento dell'utile lordo) con un aumento pari al 28,89 per cento, quando proprio l'utile lordo di sistema è variato del 91,55 per cento (da 15,917 a 30,489 miliardi di euro). I risultati dell'indagine sull'andamento dell'utile del settore creditizio sono stati riassunti in due tabelle, anch'esse acquisite agli atti del Senato;

nello stesso quinquennio le imposte indirette pagate dal settore hanno registrato lo stesso andamento, con un aumento che va da 2,320 a 2,591 miliardi di euro (solo + 11,68 per cento);

i dividendi riconosciuti dalle banche ai propri azionisti sono aumentati del 123,26 per cento, passando da 6,582 miliardi nel 2002 a 14,695 miliardi di euro nel 2006,

si chiede di sapere:

quali iniziative urgenti il Ministro in indirizzo, per quanto di competenza, intenda assumere al fine di garantire la corretta applicazione dei citati «decreti Bersani», con particolare attenzione ai comportamenti sleali delle banche, per quanto concerne la simmetria dei tassi e la surrogazione dei mutui, volti a conseguire illeciti profitti a danno degli utenti e dei risparmiatori;

se non ritenga opportuno intervenire, nell'ambito delle proprie competenze, affinché si ponga fine a comportamenti scorretti e vessatori attuati nei confronti dei risparmiatori, interrompendo così il circuito vizioso di accordi interni agli istituti di credito volti ad aggirare le leggi vigenti, con atteggiamenti lesivi del mercato e dei diritti dei consumatori.

(4-00036)

Avviso di rettifica

Nel Resoconto sommario e stenografico della 3<sup>a</sup> seduta pubblica del 13 maggio 2008, a pagina 37, sotto il titolo «Parlamento europeo, trasmissione di documenti», in tutti i capoversi, eccettuato il primo, sostituire le parole «è stato» con la seguente «sarà».

