



Senato della Repubblica

XVI LEGISLATURA

Assemblea

**RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI**

ASSEMBLEA

**62^a seduta pubblica (antimeridiana)
mercoledì 1° ottobre 2008**

Presidenza del presidente Schifani,
indi del vice presidente Chiti
e della vice presidente Mauro

I N D I C E G E N E R A L E*RESOCOMTO SOMMARIO Pag. V-XVI**RESOCOMTO STENOGRAFICO 1-61**ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel
corso della seduta) 63-69**ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente
consegnati alla Presidenza dagli oratori, i
prospetti delle votazioni qualificate, le comu-
nicazioni all'Assemblea non lette in Aula e
gli atti di indirizzo e di controllo) 71-128*

I N D I C E

RESOCOMTO SOMMARIO		
RESOCOMTO STENOGRAFICO		
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	Pag. 1	
DISEGNI DI LEGGE		
Annunzio di presentazione	1	
SUI LAVORI DEL SENATO		
PRESIDENTE	2	
CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA. PARLAMENTO IN SEDUTA COMUNE, CONVOCAZIONE	3	
SULLA RECENTE OPERAZIONE DI POLIZIA CONTRO LA CRIMINALITÀ ORGANIZZATA NEL CASERTANO		
PRESIDENTE	7, 8, 9	
ZANDA (PD)	7, 8	
CORONELLA (PdL)	8	
SUL COMPORTAMENTO DELLA POLIZIA MUNICIPALE DI PARMA NEI CONFRONTI DI UN CITTADINO EXTRACOMUNITARIO		
PARDI (IdV)	9, 10	
PER COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SULLA GRAVE CRISI DEI MERCATI FINANZIARI INTERNAZIONALI		
PRESIDENTE	10	
LANNUTTI (IdV)	10	
DISEGNI DI LEGGE		
Discussione:		
(999) <i>Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi</i> (Relazione orale):		
PARAVIA (PdL), relatore	11	
BUGNANO (IdV)	15	
MALAN (PdL)	16	
BIANCO (PD)	18	
FILIPPI Marco (PD)	19, 20, 22	
MURA (LNP)	Pag. 23	
ADAMO (PD)	25	
CIARRAPICO (PdL)	27	
BONINO (PD)	28	
DE TONI (IdV)	30	
SANGALLI (PD)	32	
SPADONI URBANI (PdL)	35, 37	
DONAGGIO (PD)	37	
BUGNANO (IdV)	40	
ARMATO (PD)	42	
RIZZI (LNP)	44	
VETRELLA (PdL)	45	
RANUCCI (PD)	47	
MENARDI (PdL)	49, 50	
BUBBICO (PD)	52	
MUSSO (PdL)	54	
VIMERCATI (PD)	57	
LEONI (LNP)	59	
ALLEGATO A		
DISEGNO DI LEGGE N. 999		
Proposta di questione pregiudiziale	63	
Ordini del giorno	65	
ALLEGATO B		
CONGEDI E MISSIONI		71
COMITATO PARLAMENTARE PER LA SICUREZZA DELLA REPUBBLICA		
Variazioni nella composizione	71	
DISEGNI DI LEGGE		
Annunzio di presentazione	71	
Assegnazione	72	
INDAGINI CONOSCITIVE		
Annunzio	79	
GOVERNO		
Trasmissione di atti per il parere	79	
Trasmissione di atti e documenti	80	
CORTE DEI CONTI		
Trasmissione di documentazione	81	

**ASSEMBLEA PARLAMENTARE DELLA
NATO**

Variazioni nella composizione della delegazione parlamentare italiana *Pag.* 81

**ASSEMBLEE PARLAMENTARI DEL CON-
SIGLIO D'EUROPA E DELL'UNIONE
DELL'EUROPA OCCIDENTALE**

Componenti delle delegazioni parlamentari italiane eletti dalla Camera dei deputati 82

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTER-
ROGAZIONI**

Annunzio	<i>Pag.</i> 61
Apposizione di nuove firme a mozioni	82
Interpellanze	82
Interrogazioni	89
Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	97
Interrogazioni da svolgere in Commissione ..	127

RESOCONTI SOMMARIO

Presidenza del presidente SCHIFANI

La seduta inizia alle ore 10,01.

Il Senato approva il processo verbale della seduta del 25 settembre.

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 10,05 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

PRESIDENTE. Comunica che in data 30 settembre il Governo ha presentato il disegno di legge n. 1061, di conversione del decreto-legge 29 settembre 2008, n. 150, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali per l'anno 2008.

Calendario dei lavori dell'Assemblea Parlamento in seduta comune, convocazione

PRESIDENTE. Comunica le determinazioni assunte dalla Conferenza dei Capigruppo in ordine al calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo fino al 14 ottobre 2008 (*v. Resoconto stenografico*).

Il Parlamento in seduta comune è convocato per giovedì 2 ottobre, alle ore 12,30, per la seconda votazione relativa all'elezione di un giudice della Corte costituzionale.

Sulla recente operazione di polizia contro la criminalità organizzata nel Casertano

ZANDA (*PD*). Esprime soddisfazione e gratitudine nei confronti delle Forze dell'ordine, della magistratura e del Ministro dell'interno per la recente operazione, frutto di un lungo lavoro di indagine, che ha condotto all'arresto di importanti esponenti della criminalità organizzata in Campania e ad un consistente sequestro di beni di loro proprietà. È da sottolineare come tale straordinaria operazione, significativa risposta dello Stato alla condizione inaccettabile in cui versano alcune aree del Paese, è stata resa possibile anche dal vasto impiego dello strumento delle intercettazioni telefoniche. Chiede pertanto al Governo e al Ministro dell'interno di proseguire in tale azione di contrasto alla criminalità e di adottare una politica che preveda, in luogo dei tagli, incrementi di retribuzioni e di mezzi in favore delle Forze dell'ordine e che cerchi concretamente di risolvere le problematiche sociali che sono alla base della diffusione dei fenomeni di criminalità organizzata. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

CORONELLA (*PdL*). Si associa nell'esprimere soddisfazione per l'operazione di polizia svolta ieri in Campania ed auspica che lo Stato prosegua nell'azione di contrasto alla malavita organizzata e di rilancio dello sviluppo nelle aree colpite.

PRESIDENTE. La Presidenza, a nome del Senato, ha già provveduto ad esprimere al Ministro dell'interno pieno compiacimento per gli esiti positivi della recente operazione di contrasto alla criminalità organizzata in Campania. Sul tema del ricorso allo strumento delle intercettazioni telefoniche sono all'esame del Parlamento diversi disegni di legge, sui quali l'organo legislativo si esprimerà nel pieno esercizio della propria sovranità.

Sul comportamento della Polizia municipale di Parma nei confronti di un cittadino extracomunitario

PARDI (*IdV*). Si apprende dai giornali che un cittadino ghanese residente in Italia ha denunciato di aver subito violenze e insulti di carattere xenofobo da parte di agenti della Polizia municipale di Parma. Annuncia la presentazione di un'interrogazione su tale episodio, chiedendosi se il comportamento degli agenti coinvolti non sia stato violento ed eccedente rispetto alle competenze.

**Per comunicazioni del Governo sulla grave crisi
dei mercati finanziari internazionali**

LANNUTTI (*IdV*). Chiede che il Ministro dell'economia riferisca in Senato sulla situazione di grave crisi dei mercati finanziari internazionali e sulle possibili conseguenze che potrebbero derivarne per i bilanci delle famiglie italiane.

PRESIDENTE. In occasione della discussione della Nota di aggiornamento al DPEF, prevista per la prossima settimana, la Presidenza solleciterà le presenza in Aula del Ministro dell'economia, in modo che possa dare risposta anche ai temi sollevati dal senatore Lannutti.

Discussione del disegno di legge:

(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi (Relazione orale)

PARAVIA, relatore. Il decreto-legge in esame apporta alcune modifiche al testo del decreto-legge n. 347 del 2003 (convertito dalla legge n. 39 del 2004, meglio nota come legge Marzano), che a sua volta interveniva a modificare la disciplina relativa all'amministrazione straordinaria per le grandi imprese in stato di insolvenza, a seguito delle note vicende riguardanti il gruppo Parmalat. Con il provvedimento in esame si prevede, all'articolo 1, l'estensione dell'applicazione di tale procedura speciale anche alle imprese in stato di insolvenza che intendano cedere complessi aziendali in base ad un programma che preveda la prosecuzione dell'attività di impresa. Per le società che forniscono servizi pubblici essenziali, il commissario straordinario ha il potere di individuare con trattativa privata un acquirente in grado di garantire la prosecuzione del servizio nel medio periodo; il prezzo della cessione viene determinato da un'istituzione finanziaria indipendente. È altresì prevista, per le suddette società, la possibilità sia di porre in essere operazioni di concentrazione senza l'autorizzazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato (la quale conserva comunque un potere di vigilanza e controllo a tutela dei consumatori), sia di conservare i requisiti per eventuali autorizzazioni, certificazioni o licenze per un periodo di sei mesi. L'articolo 2 prevede, per i lavoratori dipendenti dei vettori aerei e delle società da questi derivate sottoposte all'amministrazione straordinaria, la possibilità di ricorrere al trattamento di cassa integrazione guadagni per un massimo di quattro anni e al trattamento di mobilità per un massimo di tre anni. L'articolo 3, infine, introduce un esonero dalla responsabilità per gli amministratori, i componenti del collegio sindacale e il dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari con riguardo ai comportamenti e ai provvedimenti posti in essere dal luglio 2007 alla data di entrata in vigore del decreto-legge; lo

stesso articolo prevede inoltre un'importante forma di tutela dei piccoli azionisti e degli obbligazionisti di Alitalia. Nel corso dell'esame presso le Commissioni riunite 8a e 10a sono state approvate alcune importanti proposte di modifica, tese a rafforzare il principio di trasparenza e le garanzie a favore dei risparmiatori.

BUGNANO (IdV). Illustra la questione pregiudiziale QP1, rilevando che l'uso eccessivo di decreti-legge lede le prerogative del Parlamento nell'esercizio della funzione legislativa. Sebbene sussistano i requisiti di necessità ed urgenza per quanto riguarda la grave situazione finanziaria e occupazionale di Alitalia, il decreto contiene disposizioni generali, indirizzate a una pluralità di aziende per le quali non si ravvisano i medesimi requisiti. Il testo appare inoltre in contrasto rispetto alla normativa comunitaria e ai dettami costituzionali: l'esonero di responsabilità degli amministratori e dei dirigenti preposti alla contabilità della società per gli atti compiuti dal 18 luglio 2007 fino all'emanazione del decreto-legge, oltre ad essere ingiustificato, contrasta con le sentenze della Corte costituzionale 128 del 2008 e 171 del 2007 e con gli articoli 27 e 112 della Costituzione. Risulta violato anche l'articolo 81 della Carta, in quanto manca una quantificazione certa degli oneri derivanti dai benefici concessi al personale in esubero e dall'assunzione da parte dello Stato delle passività dell'azienda, possibile in seguito ad una separazione societaria che riserva la parte attiva a soggetti privati, ai quali è inoltre concesso di operare in condizioni di monopolio, disapplicando con ciò la normativa comunitaria e ponendo le condizioni per possibili aggravii tariffari a carico dei clienti.

MALAN (PdL). Il preminente interesse generale e la necessità di garantire la continuità della funzione svolta dalle aziende che operano nel campo dei servizi pubblici essenziali giustificano la scelta di estendere le previsioni normative al di là della specifica situazione del vettore aereo nazionale. È per lo stesso principio che, per gli atti compiuti al fine di garantire la continuità del servizio di trasporto aereo dal momento in cui il consiglio di amministrazione dell'Alitalia ha constatato il fallimento della procedura competitiva avviata per la cessione di una quota dell'azienda, la responsabilità dei singoli amministratori è stata posta a carico della società. Non si ravvisa neppure la violazione della *par condicio* tra i creditori, in quanto il testo si limita a prevedere la separazione di Alitalia in due società distinte: eventuali, successivi atti in contrasto alla normativa nazionale o comunitaria, dunque, non possono essere direttamente imputabili al decreto-legge. (*Applausi del senatore Azzollini. Congratulazioni*).

BIANCO (PD). Il Partito Democratico non parteciperà alla votazione della questione pregiudiziale (della quale pure si condividono i contenuti), preferendo discutere nel merito la norma, necessaria al salvataggio dell'azienda, nel tentativo di eliminare in sede emendativa le disposizioni contrarie ai dettami costituzionali. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Il Senato respinge la questione pregiudiziale avanzata dai senatori Bugnano e altri (QPI).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

Presidenza del vice presidente CHITI

FILIPPI Marco (*PD*). La sincera soddisfazione espressa dall'opposizione per la conclusione della trattativa tra CAI, rappresentanze sindacali e Governo testimonia la volontà politica di perseguire, al di là delle convenienze di parte, l'interesse generale del Paese. Ciò non impedisce, tuttavia, di ribadire le critiche ad un'operazione industriale che viola la legge e le regole del mercato. La cordata di imprenditori interviene senza rischi nel salvataggio di un'azienda depurata dalle passività, mentre il Governo pone a carico dei contribuenti l'onere di assicurare la continuità di un servizio che sarebbe stato comunque garantito da altri e che quindi è difficilmente inquadrabile nella categoria dei servizi pubblici essenziali; nessuna tutela è infine prevista per i clienti rispetto a possibili aumenti tariffari derivanti dalla posizione dominante assicurata dal Governo a CAI. Non essendo ancora consultabile il piano Fenice (a tal fine sollecita l'attenzione della Presidenza sulla condizione di minorità a cui il Governo costringe il Parlamento, negandogli gli elementi conoscitivi fondamentali al processo decisionale), restano inoltre molti punti oscuri per quanto riguarda l'ammontare totale degli esuberi, compresi quelli dell'indotto, e i relativi costi, nonché in merito alla posizione debitoria non solo di Alitalia, ma anche di Air One. Non è chiaro neppure a chi si debba chiedere la restituzione del prestito ponte voluto da Berlusconi, che comporterà certamente l'apertura di una procedura di infrazione a carico dell'Italia. Per affrontare la grave situazione non solo di Alitalia, ma anche di altre importanti società operanti nel settore del trasporto nazionale occorre una maggiore trasparenza, affinché le questioni siano risolte nel rispetto delle regole e non in difesa di interessi di parte. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi*).

PRESIDENTE. Il Presidente del Senato è garante del corretto andamento dei lavori parlamentari e non può essere chiamato in causa per questioni che attengono ai rapporti tra maggioranza e opposizione. Comunica che il Governo ha presentato 11 emendamenti riferiti al testo del decreto-legge e che il termine per i subemendamenti è fissato per le ore 16,30. La Commissione bilancio è autorizzata a convocarsi per rendere il previsto parere sugli emendamenti e subemendamenti in questione.

MURA (*LNP*). I dati confermano che la scelta operata dal Governo Prodi di ridimensionare l'*hub* di Malpensa a vantaggio di Fiumicino ha

causato ingenti perdite alla Regione Lombardia e alla compagnia di bandiera, anche in termini di preferenze accordate dai clienti, considerata l'importanza strategica che lo snodo milanese, prossimo alle rotte europee, riveste per le attività produttive dell'area più industrializzata del Paese. Occorre quindi recuperare una programmazione a lungo termine dell'intera rete aerea nazionale, tenendo conto della vocazione turistica dell'Italia e dei prossimi appuntamenti internazionali, come l'*Expo* del 2015. A tal fine appare opportuno abbandonare le politiche centraliste, adottare logiche di mercato e concepire una specializzazione degli scali lombardi, possibile solo con una liberalizzazione delle rotte non impegnate da Alitalia e la revisione dei relativi accordi bilaterali: è questo l'obiettivo dell'ordine del giorno G101, di cui si raccomanda l'accoglimento. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

ADAMO (PD). Il fallimento di Alitalia è stato scongiurato grazie alla responsabilità e alla moderazione dei sindacati, ma non ci sono garanzie sulle capacità industriali del nuovo soggetto chiamato a rilevare la compagnia di bandiera. Con un'operazione che scarica sui contribuenti i debiti della *bad company*, il Presidente del Consiglio, responsabile della mancata vendita a Air France, contravviene peraltro alla promessa di non mettere le mani nelle tasche degli italiani. Il decreto-legge, in particolare, reca disposizioni in contrasto con la normativa europea sulla concorrenza, sulla trasparenza e sul divieto di aiuti di Stato. Modificando, inoltre, la normativa generale sulle imprese in crisi, apre la strada a politiche stataliste di assistenzialismo discrezionale. Manca, infine, una strategia di riordino del sistema aeroportuale ed è evidentemente contraddittoria la posizione della Lega Nord che accetta oggi un ridimensionamento del ruolo di Linate e Malpensa che contrasta peraltro con il federalismo fiscale. In vista di Expo 2015 sarebbe invece necessario un piano infrastrutturale per gli aeroporti lombardi. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni*).

CIARRAPICO (PdL). In sede referente è stato svolto un ottimo lavoro ma non è stata trovata soluzione al problema dei precari che lavorano a Fiumicino. Preannuncia perciò la presentazione di un emendamento che impone alle società di gestione aeroportuale di assumere in via prioritaria i cosiddetti esuberi. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

BONINO (PD). La distinzione tra una *bad company* a carico del bilancio pubblico, in cui confluiscono debiti ed esuberi, e una *good company* da assegnare ad un gruppo prescelto di imprenditori italiani costituisce un'operazione di socializzazione delle perdite e di privatizzazione dei profitti, che rischia di estendersi ad altre aziende di Stato. Nell'interesse di pochi il decreto-legge viola le più elementari regole del mercato e rischia di provocare una procedura d'infrazione comunitaria per aiuti di Stato. Il provvedimento, infatti, elude la procedura della gara pubblica, autorizza operazioni di concentrazione e deroghe alla disciplina *antitrust*, consente il ricorso ad ammortizzatori sociali che sono esclusi per gli altri lavoratori,

prevede una sorta di amnistia con effetto retroattivo in relazione alle responsabilità degli amministratori di Alitalia. L'ingresso nelle reti del trasporto aereo internazionale è inevitabile e orientarsi immediatamente verso questo tipo di opzione, invece di difendere una italianità della compagnia che le leggi di mercato consentiranno di mantenere per poco tempo, avrebbe consentito agli italiani di risparmiare svariati miliardi di euro. La propaganda elettorale del *premier* e le rigidità sindacali hanno tuttavia impedito la soluzione più ragionevole. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni*).

DE TONI (IdV). L'Italia dei Valori preannuncia sin d'ora voto contrario ad un provvedimento che contravviene ai principi basilari della necessaria generalità della norma e della certezza del diritto, è sprovvisto dei requisiti costituzionali per la decretazione d'urgenza, sospende le regole sulla trasparenza del mercato e sulla concorrenza, autorizzando la vendita a trattativa privata e la formazione di un monopolio. Ancora una volta il Governo Berlusconi varà norme *ad personam* per favorire gli interessi di un gruppo le cui offerte sul piano degli investimenti e delle tutele dei creditori non possono essere definite equivalenti a quelle di Air France. Particolarmente gravi sono le tre esimenti previste dall'articolo 3, che deregionalizzano i titolari di incarichi amministrativi e contabili nell'Alitalia per quanto fatto dal luglio 2007. Il decreto-legge, in conclusione, introduce una procedura dirigista solo per le grandi imprese operanti nei servizi pubblici, senza risolvere i problemi di Alitalia e senza prevedere garanzie sufficienti per i creditori. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni*).

SANGALLI (PD). La soluzione scelta dal Governo per evitare il fallimento di Alitalia è poco trasparente e molto onerosa: dopo anni di politiche di deregolamentazione, il centrodestra sostiene oggi la necessità di un maggiore intervento dello Stato. La discussione non si è concentrata sul salvataggio della compagnia aerea, che sarebbe stato garantito dalla fusione con Air France-KLM, ma su un malinteso senso della italianità, che si è fatto veicolo di demagogia, conservatorismo e corporativismo. In assenza di un piano industriale, infatti, il gruppo di imprenditori italiani si limiterà a gestire nel medio periodo la *good company*, che sarà prevedibilmente ceduta a soggetti più forti sul piano internazionale, mentre la *bad company* sarà sostenuta dai contribuenti italiani. È opportuno ricordare che il tema dell'italianità è stato completamente ignorato in relazione al sistema bancario o quando erano in gioco le sorti delle piccole imprese che non beneficiano degli interventi anticrisi previsti dalla legge Marzano. (*Applausi dal Gruppo PD*).

SPADONI URBANI (PdL). La condotta del Governo nella trattativa Alitalia è stata encomiabile, specie tenuto conto della frammentazione sindacale, che certo non ha favorito il dialogo, e della eccessiva riottosità della CGIL, la quale ha cercato di perpetuare privilegi e storture a carico

dell'intera collettività anziché farsi carico delle istanze dei più deboli. Quanto al provvedimento in esame, esso è volto a modificare il decreto-legge n. 347 del 2003 in un'ottica di semplificazione e di snellimento delle procedure, al fine di affrontare le crisi aziendali delle grandi imprese in maniera più rapida, con una pluralità di strumenti e con maggiori tutele per le maestranze. In tale quadro rivestono particolare valore la previsione di fondi aggiuntivi per i lavoratori del trasporto aereo posti in mobilità, la disciplina in materia di ammortizzatori sociali e l'estensione dei termini massimi della durata della cassa integrazione straordinaria. Considerata il drammatico stallo nel quale era venuta a trovarsi la vicenda Alitalia, assai significativa è inoltre la possibilità, per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, che il commissario straordinario individui l'acquirente con il sistema della trattativa privata tra soggetti che siano in grado di garantire continuità del servizio, rapidità dell'intervento e rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

DONAGGIO (PD). La crisi di Alitalia ha radici molto profonde e il centrodestra guidato dall'onorevole Berlusconi si è sempre contraddistinto per una politica incompetente ed inefficiente, facendo fallire il progetto Airbus, contribuendo all'insuccesso dell'accordo con la KLM e, in ultimo, ostacolando l'intesa con Air France. Quanto alla situazione odierna, il progetto presentato non appare affatto convincente perché è di corto respiro, con molte pesanti incognite per il futuro e con ricadute economiche eccessive sui contribuenti italiani. Il Governo, oltre ad aver tentato di scaricare ingiustamente delle responsabilità proprie sull'opposizione e sui sindacati, non ha fornito al Parlamento indicazioni chiare e puntuali sul reale ammontare degli esuberi, sulle conseguenze per le tante piccole e medie imprese che ruotano attorno ad Alitalia e sul futuro dei precari, per i quali l'unica proposta avanzata è quella della cassa integrazione. Quanto al provvedimento in esame, esso è inadeguato e confuso: non si estende il trattamento previsto per Alitalia ad altre importanti aziende in crisi e non si chiarisce inoltre se esso sarà applicabile anche ad aziende che operano nel campo dei servizi essenziali come Trenitalia o Telecom. (*Applausi dal Gruppo PD*).

Presidenza della vice presidente MAURO

BUGNANO (IdV). Il ricorso del Governo allo strumento della decretazione d'urgenza è eccessivo, come testimoniato anche dal provvedimento in esame, posto che non vi era alcuna esigenza di intervenire nella materia con un decreto-legge, potendosi affrontare la crisi di Alitalia con altri strumenti più adeguati e atti a consentire una reale e fattiva collabo-

razione dell'opposizione. Quanto alla soluzione individuata, essa è assai deludente in quanto Alitalia, dopo aver ricevuto nel mese di aprile un ennesimo aiuto economico dallo Stato, è ormai una società in liquidazione messa nelle mani di una cordata di imprenditori privi di competenze specifiche e di un reale interesse nel settore aereo. Ben più saggio e conveniente sarebbe stato ricercare un acquirente sul mercato internazionale, specie dopo lo sfortunato fallimento del piano Air France, posto che con la soluzione adottata i lavoratori di Alitalia godranno di un'indennità per un lungo periodo, ma saranno con ogni probabilità alla fine licenziati. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni*).

ARMATO (PD). Il provvedimento in esame è pericoloso in quanto, pur essendo stato concepito per Alitalia, ha carattere generale e potrà quindi riguardare in futuro altri soggetti con un ambito applicativo non del tutto chiaro e senza controllo del Parlamento. Il Governo è inoltre stato irrispettoso delle prerogative del Parlamento, facendo ricorso allo strumento della decretazione d'urgenza e fornendo alle competenti Commissioni parlamentari informazioni scarse e contraddittorie, specie in ordine al reale ammontare degli esuberi e al futuro dei tanti precari coinvolti. La soluzione individuata è insoddisfacente e il fallimento della compagnia è stato evitato grazie al responsabile contributo dei sindacati i quali, ancorché destinatari di offese e invettive, hanno operato cercando di coniugare la tutela dei lavoratori con la prospettiva di uno sviluppo futuro per l'azienda. Stigmatizza infine la mancata assunzione da parte del Governo di un impegno per il salvataggio della società Atitech, che è una delle poche aziende italiane specializzate nella manutenzione di aeromobili di ultima generazione. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

RIZZI (LNP). Esprime la piena soddisfazione del Gruppo per il rilancio dell'aeroporto di Malpensa, che disporrà a breve di una terza pista per garantire una maggiore efficienza dei voli, anche in funzione dell'Expo del 2015. Quanto alla soluzione individuata per il salvataggio di Alitalia, essa desta alcune perplessità, dal momento che le trattative sono state condotte in modo confuso e i sindacati hanno adottato un comportamento poco responsabile, apparendo più favorevoli al fallimento della compagnia aerea che ad un serio tentativo di risanamento aziendale. L'accordo è ad ogni modo da accogliersi con favore, a condizione che venga considerato come un punto di partenza per l'avvio di un nuovo ciclo di gestione che renda Alitalia più efficiente e competitiva. (*Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Fosson*).

VETRELLA (PdL). Il provvedimento in esame è da accogliersi con favore in quanto volto ad accelerare le procedure per la ristrutturazione delle grandi imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali. Quanto alla crisi di Alitalia, è forse eccessivo il rammarico da più parti espresso per il fallimento delle trattative con Air France, posto che ben difficilmente la compagnia francese avrebbe alla fine effettivamente ac-

quistato Alitalia con tutti i suoi debiti, mentre è legittima l'insoddisfazione per il mancato accordo con la KLM, che ha certamente contribuito al declino di Alitalia. Certamente il rilancio della compagnia di bandiera è legato allo sviluppo del sistema Italia nel suo complesso, in particolare nel comparto turistico e delle manifestazioni di rilievo internazionale. Tuttavia, è auspicabile che il Parlamento operi una vigilanza continua e costante sull'esercizio dell'aviazione civile da parte di tutte le sue componenti affinché le regole della concorrenza e le discipline nazionali e comunitarie siano rispettate; in tale ottica, propone che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture predisponga annualmente una relazione operativa sullo stato dell'aviazione civile, anche in chiave comparata con gli altri Paesi dell'Unione europea. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

RANUCCI (PD). L'intera gestione della vicenda Alitalia non sembra aver pienamente rispettato i vincoli posti dall'Unione Europea: non si è trattato infatti di un'operazione di mercato svolta in modo trasparente, se si considera che CAI è stato l'unico acquirente preso in considerazione e che alcuni suoi membri sono anche azionisti della società che svolge il ruolo di *advisor*; non si può inoltre escludere che una azienda di proprietà statale acquisti qualcuno degli *asset* di Alitalia. A questo si aggiunga il duplice costo che viene posto a carico dei cittadini, i quali in qualità di contribuenti dovranno pagare i debiti della *bad company* e in qualità di utenti dovranno subire le conseguenze della situazione di monopolio che si viene a determinare nel trasporto aereo interno, in particolare sulla tratta Milano-Roma. È ora auspicabile che la politica non si intrometta nella scelta del *partner* internazionale della società CAI e che provveda invece a definire con chiarezza un efficace piano aeroportuale nazionale, che tenga conto dell'importanza dei singoli scali per lo sviluppo economico del Paese e dell'interconnessione del trasporto aereo con il trasporto ferroviario. Andrebbe infine evitato che il provvedimento in esame, il quale ovviamente non si applica al solo caso Alitalia, venga utilizzato in futuro per risolvere in modo drastico e poco trasparente eventuali problemi di grandi aziende in crisi. (*Applausi dal Gruppo PD*).

MENARDI (PdL). È merito del presidente del Consiglio Berlusconi e del Governo in carica se la compagnia di bandiera italiana, con un'inecepibile operazione di mercato, è stata salvata dal fallimento e condotta in una nuova dimensione d'impresa, consentendo al contempo la privatizzazione del trasporto aereo nazionale e la permanenza di un'impresa italiana nel mercato del trasporto aereo. Il Governo Prodi invece, dopo aver inutilmente sprecato due anni di tempo, aveva finito per accettare un'offerta, quella di Air France, palesemente più svantaggiosa, in quanto avrebbe prodotto la scomparsa della compagnia di bandiera, avrebbe danneggiato gravemente lo scalo di Malpensa e non avrebbe risolto la crisi di Air One. Non è vero, peraltro, che non si sarebbero prodotti gli effetti negativi connessi alla creazione di una *bad company*, perché una parte delle perdite e degli esuberi sarebbe comunque finita a carico di società di pro-

prietà dello Stato. La proposta di CAI appare apprezzabile e vantaggiosa sia dal punto di vista delle politiche del personale che da quello delle strategie aziendali ed esclude che, nei prossimi anni, la compagnia possa cadere in mani straniere. Un eventuale *partner* internazionale entrerà infatti solo come socio di minoranza, nell'ambito di un rapporto paritario tra CAI e le grandi compagnie estere. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

BUBBICO (PD). La soluzione della vicenda Alitalia, su cui il Governo non è stato finora in grado di fornire adeguati chiarimenti, presenta aspetti particolarmente negativi e solo nei prossimi mesi si potranno valutare i danni da essa recati agli interessi del Paese e a quelli dei consumatori, svantaggiati dal determinarsi di una situazione di monopolio. L'esito della vicenda comunque avrebbe potuto essere ancora più grave e condurre al fallimento della compagnia, con pesanti conseguenze per la collettività, se non fossero intervenuti con determinazione e senso di responsabilità il Partito Democratico e il suo *leader* Veltroni, consentendo di trovare una via d'uscita da una situazione estremamente complicata. Lo stesso decreto-legge in esame presenta notevoli elementi di preoccupazione, in quanto si prevedono deroghe alle norme generali, in particolar modo per quanto riguarda il rispetto della trasparenza e delle condizioni di mercato, che potrebbero trovare futura applicazione in casi analoghi, laddove invece lo Stato dovrebbe intervenire solo quando il mercato non è in grado di provvedere autonomamente e dovrebbe comunque garantire il massimo livello di concorrenza, a tutela dei consumatori e della competitività del sistema. Desta infine perplessità il fatto che l'articolo 3 del provvedimento non sollevi dalle responsabilità del proprio operato anche il commissario straordinario, che ha agito sulla base di un preciso mandato del Governo. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

MUSSO (PdL). Il provvedimento rappresenta un elemento di discontinuità nelle politiche di ristrutturazione delle grandi imprese operanti nei servizi pubblici essenziali e fornisce risposte adeguate alle esigenze di modernizzazione del settore. Sebbene caratterizzate da straordinarietà, le disposizioni contenute nel testo assicurano un adeguato sistema di tutele e scongiurano le gravissime conseguenze di un mancato intervento. Appaiono invece pretestuose le critiche mosse dall'opposizione, relative, in particolare, ai potenziali effetti distorsivi sulla concorrenza (le norme a tutela della quale possono essere temporaneamente derogate nell'interesse pubblico) e alla separazione finanziaria della società, attraverso la quale si evita che CAI, che fa leva solo sulle capacità imprenditoriali dei propri aderenti, paghi i debiti imputabili ad errori del passato e ad una gestione politica della compagnia. I confronti con la proposta di Air France-KLM, inoltre, non tengono conto dell'opacità delle condizioni prospettate e dei pericoli derivanti dall'affidamento a un'impresa straniera del controllo quasi totale del trasporto aereo nazionale. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

VIMERCATI (*PD*). Nel corso del dibattito si è cercato di imputare ai sindacati e al centrosinistra le responsabilità della crisi di Alitalia; fu invece proprio il Governo Prodi ad avviare nel 2006 le procedure competitive per la privatizzazione della compagnia, mentre Berlusconi, oltre ad aver dilapidato ingenti risorse pubbliche nella XIV legislatura nel vano tentativo di risanare la società, ha provocato il fallimento delle trattative con Air France durante l'ultima campagna elettorale. La proposta di Air France, che avrebbe consentito alla compagnia italiana di entrare nel *network* internazionale, contemplava notevoli investimenti e l'accordo del debito pregresso; inoltre la Fintecna non avrebbe rappresentato una *bad company*, dal momento che avrebbe mantenuto i contratti con la nuova compagnia. Il piano Fenice, invece, del quale il Parlamento non ha ancora ricevuto il testo, non prevede alcun *hub*, né *partner* internazionali, prospetta un numero minore di destinazioni e maggiore di esuberi; l'aeroporto di Fiumicino sarà ridimensionato e quello di Linate progressivamente chiuso, senza che sia assicurato il rilancio di Malpensa; si pongono inoltre tutte le passività a carico dei contribuenti e si sospende per tre anni l'operatività delle norme *antitrust*. Per queste ragioni e per evitare che la politica continui ad ingerire sulle scelte strategiche di Alitalia, raccomanda l'accoglimento degli ordini del giorno G102 (testo 2) e G103. (*Applausi dal Gruppo PD*).

LEONI (*LNP*). L'opposizione, invece di accusare la Lega e la scelta strategica di Malpensa del disastro di Alitalia, dovrebbe interrogare i sindacati in merito alla negligenza di alcuni dei loro iscritti e dovrebbe avanzare suggerimenti per il rilancio di una compagnia che rappresenta l'intera Nazione nel mondo e che si voleva sciaguratamente svendere alla Francia. Al contrario, sarebbe stato opportuno immaginare una forma di azionariato popolare, già adottato da numerose compagnie di bandiera, che coniugasse le esigenze del finanziamento con quelle della promozione. Come dimostrano i dati, l'accentramento delle funzioni nell'*hub* di Fiumicino a danno di Malpensa non è compatibile con le necessità dell'imprenditoria padana; è opportuno quindi che lo snodo milanese esca dalla condizione di minorità in cui è stato relegato per aprirsi al mercato internazionale. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Rinvia il seguito della discussione alla seduta pomeridiana. Dà annuncio degli atti di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 13,26.

RESOCONTI STENOGRAFICO

Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 10,01*).

Si dia lettura del processo verbale.

STRADIOOTTO, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del 25 settembre.

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.

Preannuncio 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 10,05*).

Disegni di legge, annuncio di presentazione

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che, in data 30 settembre 2008, è stato presentato il seguente disegno di legge:

dal Presidente del Consiglio dei ministri e dai Ministri degli affari esteri, della difesa e dell'economia e delle finanze:

«Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 2008, n. 150, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali per l'anno 2008» (1061).

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. La Conferenza dei Capigruppo, riunitasi ieri pomeriggio, ha approvato il calendario dei lavori dell'Assemblea fino al 16 ottobre 2008.

Resta confermato per questa settimana l'esame dei decreti-legge sulla ristrutturazione di grandi imprese in crisi e sulla funzionalità del sistema giudiziario.

Alla seduta dedicata alle interrogazioni a risposta immediata, prevista per domani alle ore 16, interverranno il Ministro degli esteri, che risponderà in tema di trattato di amicizia Italia-Libia e il Ministro dell'ambiente, che interverrà su quesiti relativi all'impatto ambientale delle estrazioni petrolifere nel Mar Adriatico e al sequestro di siti nella provincia di Crotone, costruiti con materiale tossico. In ogni caso, la trasmissione diretta televisiva avrà la durata di un'ora e si esaurirà con i primi due argomenti.

La prossima settimana si aprirà con la seduta antimeridiana di martedì 7 ottobre, nella quale si svolgeranno la discussione generale della mozione Bricolo per l'istituzione di una Commissione straordinaria per il controllo dei prezzi e la discussione generale congiunta delle mozioni Fincocchiaro in materia di occupazione e Mauro su costo della vita e retribuzioni. La discussione dei tre argomenti si concluderà nella seduta pomeridiana dello stesso giorno.

Sempre nel pomeriggio di martedì 7 ottobre inizierà la discussione della Nota di aggiornamento al DPEF, per la quale si è proceduto alla ripartizione dei tempi e alla fissazione del termine per la presentazione di strumenti di voto. Nel corso della stessa settimana, dopo l'eventuale seguito dei decreti-legge non conclusi, saranno esaminati congiuntamente i disegni di legge recanti rendiconto ed assestamento del bilancio dello Stato.

Le ratifiche di accordi internazionali già approvate dalla Camera dei deputati saranno poste all'ordine del giorno nella seduta antimeridiana di giovedì 9 ottobre.

La settimana successiva, a partire dal pomeriggio di martedì 14 ottobre, vedrà l'esame congiunto dei due decreti-legge concernenti la partecipazione italiana alla missione in Georgia e la proroga di altre missioni internazionali, nonché – ove trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati – del decreto-legge in materia di istruzione ed università.

Si procederà inoltre all'integrazione del Consiglio di Presidenza con l'elezione di due senatori Segretari. Su tale punto del calendario non si è registrata l'unanimità dei Capigruppo.

Nella seduta pomeridiana di giovedì 16 ottobre avrà luogo un'ulteriore sessione di interrogazioni a risposta immediata.

**Calendario dei lavori dell'Assemblea
Parlamento in seduta comune, convocazione**

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi ieri pomeriggio 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 dell'Assemblea fino al 16 ottobre 2008:

Mercoledì 1º Ottobre	(antimeridiana) h. 10-13,30	}	– Ddl n. 999 – Decreto-legge n. 134, ristrutturazione di grandi imprese in crisi (<i>Voto finale entro il 5 ottobre - scade il 27 ottobre</i>)
» » »	(pomeridiana) h. 16,30-20,30		– Ddl n. 1018 – Decreto-legge n. 143, in materia di funzionalità del sistema giudiziario (<i>Voto finale entro il 16 ottobre - scade il 15 novembre</i>) (<i>Ove concluso dalla Commissione</i>)
Giovedì 2 »	(antimeridiana) h. 9,30-14	}	– Interrogazioni a risposta immediata, <i>ex art. 151-bis</i> , Reg. al Ministro degli esteri su: – trattato Italia-Libia
			e al Ministro dell'ambiente su: – impatto ambientale estrazioni petrolifere nel Mar Adriatico – siti sequestrati nella provincia di Crotone, realizzati con materiali tossici
Giovedì 2 Ottobre	(pomeridiana) h. 16	}	

Il Parlamento in seduta comune è convocato giovedì 2 ottobre, alle ore 12,30, per la seconda votazione relativa all'elezione di un Giudice della Corte Costituzionale. Voteranno per primi i deputati.

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 1032 e 1033 (Rendiconto e Assestamento) dovranno essere presentati entro le ore 19 di giovedì 2 ottobre.

Martedì	7 Ottobre	(<i>antimeridiana</i>) h. 10-14	<ul style="list-style-type: none"> – <u>Discussione generale</u> mozione n. 25, Bricolo, Finocchiaro, Gasparri ed altri, sull'istituzione di una Commissione straordinaria per il controllo dei prezzi – <u>Discussione generale congiunta:</u> <ul style="list-style-type: none"> – Mozione n. 24, Finocchiaro ed altri, in materia di occupazione (<i>Procedimento abbreviato ex art. 157, comma 3, Reg.</i>) – Mozione n. 26, Mauro ed altri, in materia di costo della vita e retribuzioni
Martedì	7 Ottobre	(<i>pomeridiana</i>) h. 16,30-20,30	
Mercoledì	8 »	(<i>antimeridiana</i>) h. 9,30-13	
	» » »	(<i>pomeridiana</i>) h. 16,30-20	<ul style="list-style-type: none"> – Seguito mozioni n. 25 (Commissione prezzi), 24 (occupazione) e 26 (costo della vita e retribuzioni) – Doc. LVII, n. 1-bis. – Nota di aggiornamento al DPEF – Eventuale seguito decreti-legge non conclusi – Ddl nn. 1032 e 1033 – Rendiconto 2007 e Assestamento 2008 (<i>Approvati dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Votazioni finali con la presenza del numero legale</i>) – Ratifiche di accordi internazionali approvati dalla Camera dei deputati: ddl nn. 1051 – abolizione pena di morte; 1052 – Rep. Dominicana protezione investimenti; 1053 – Nuova Zelanda attività lavorativa familiari personale diplomatico; 1054 – Convenzione Croce Rossa; 1055 – Movimenti transfrontalieri rifiuti pericolosi (<i>giovedì 9, ant.</i>)
Giovedì	9 »	(<i>antimeridiana</i>) h. 9,30-14	
Giovedì	9 Ottobre	(<i>pomeridiana</i>) h. 16	<ul style="list-style-type: none"> – Interpellanze e interrogazioni

Le risoluzioni alla nota di aggiornamento al DPEF dovranno essere presentate entro la fine della discussione generale. Gli emendamenti alla risoluzione accolta dal Governo entro 30 minuti dalla espressione del parere.

Martedì	14 Ottobre	(pomeridiana) h. 16,30-20	<ul style="list-style-type: none"> - Eventuale seguito ddl non conclusi - Ddl n. 1038 – Decreto-legge n. 147, partecipazione italiana a missione UE in Georgia (<i>Voto finale entro il 24 ottobre – scade il 22 novembre</i>) (*) - Ddl n. 1061 – Decreto-legge n. 150, proroga missioni internazionali (<i>Voto finale entro il 30 ottobre</i>) (<i>Scade il 29 novembre</i>) (*) - Elezione di due senatori segretari, ai sensi dell'art. 5, comma 2-ter, Reg. - Ddl n. – Decreto-legge n. 137, disposizioni urgenti in materia di istruzione ed università (<i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati</i>) (<i>Scade il 31 ottobre</i>)
Mercoledì	15 »	(antimeridiana) h. 9,30-13	
»	» »	(pomeridiana) h. 16,30-20	
Giovedì	16 »	(antimeridiana) h. 9,30-14	
Giovedì	16 Ottobre	(pomeridiana) h. 16	<ul style="list-style-type: none"> - Interrogazioni a risposta immediata <i>ex art. 151-bis</i> Reg.

(*) Sui disegni di legge nn. 1038 e 1061 (decreti-legge n. 147, partecipazione italiana a missione UE in Georgia e n. 150, recante proroga missioni internazionali) si svolgerà la discussione generale congiunta.

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 1038 e 1061, nonchè al disegno di legge n. (Decreto-legge n. 137, disposizioni urgenti in materia di istruzione ed università) dovranno essere presentati entro le ore 19 di giovedì 9 ottobre.

*Nuova ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 999
(Decreto-legge ristrutturazione grandi imprese in crisi)*

(Totale: 12 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	1 h.
Governo	1 h.
Votazioni	2 h.

Gruppi 8 ore di cui:

PdL	2 h. 08'
PD	2 h. 28'
LNP	50'
IdV	1 h
UDC-SVP-Aut	48'
Misto	44'
Dissenzienti	5'

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge n. 1018
(Decreto-legge funzionalità sistema giudiziario)*

(Totale: 7 ore, escluse dichiarazioni di voto)

Relatore	30'
Governo	30'
Votazioni	1 h.

Gruppi 5 ore di cui:

PdL	1 h. 33'
PD	1 h. 20'
LNP	37'
IdV	31'
UDC-SVP-Aut	30'
Misto	27'
Dissenzienti	5'

*Ripartizione dei tempi per la discussione dei disegni di legge
n. 1032 e 1033
(Rendiconto 2007 e Assestamento 2008)*

(Totale: 3 ore e 30 minuti, escluse dichiarazioni di voto)

Relatori	30'
Governo	30'
Votazioni	30'

Gruppi 2 ore di cui:

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

*Ripartizione dei tempi per la Nota di aggiornamento al DPEF**(Totale: 5 ore, escluse dichiarazioni di voto)*

Relatore di maggioranza	20'
Relatore di minoranza	20'
Governo	20'
Votazioni	30'

Gruppi 3 ore e 30 minuti di cui:

PdL	1 h. 05'
PD	56'
LNP	26'
IdV	22'
UDC-SVP-Aut	21'
Misto	19'
Dissenzienti	5'

Sulla recente operazione di polizia contro la criminalità organizzata nel CasertanoZANDA (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ZANDA (*PD*). Signor Presidente, intervengo per esprimere la mia grande soddisfazione per la notizia di questa straordinaria operazione compiuta dalle forze di polizia nel Casertano. (*Brusio*). Il *blitz* contro i Casalesi ha portato a ben 107 arresti, tra cui i tre *killer* della strage della passata settimana...

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Zanda, se la interrompo.

Colleghi, mi sembra che il senatore Zanda, al di là del suo diritto di poter liberamente esprimere le sue opinioni in un'Aula che lo ascolta, stia trattando un tema che, a dir poco, meriterebbe il massimo dell'attenzione da parte dei presenti.

ZANDA (*PD*). ... e al sequestro di beni per 100 milioni di euro alla camorra.

Credo che il Senato debba ringraziare le forze della Polizia di Stato, dei Carabinieri e della Guardia di finanza, la magistratura nonché il Ministro dell'interno, che ha svolto la sua parte di direzione politica dell'operazione.

PRESIDENTE. Colleghi, vi inviterei ad un rispettoso silenzio.

ZANDA (*PD*). Credo che sia stata la risposta che tutti ci aspettavamo, la risposta dello Stato ad una condizione inaccettabile di una parte così importante del nostro Paese.

Signor Presidente, sappiamo che operazioni di queste dimensioni sono frutto di un lunghissimo lavoro di indagine, di un lavoro che probabilmente le forze di polizia e la magistratura portavano avanti da anni e a loro siamo grati per quanto hanno fatto per il nostro Paese. Voglio però dire e mettere in rilievo – lo dico con rispetto per il Ministro dell'interno – che sappiamo che questa operazione è anche frutto di un vasto impiego di intercettazioni telefoniche e che l'investigazione è opera delle forze di polizia e non dell'esercito. Pensiamo quindi che debba essere maggiormente sostenuta una politica volta ad incrementare mezzi, uomini e retribuzioni delle forze di polizia; pensiamo che la lotta alla criminalità organizzata debba essere lasciata quanto più possibile a chi ha l'esperienza professionale per condurla.

Chiediamo dunque al Governo e al Ministro dell'interno di proseguire in questo lavoro, ma chiediamo soprattutto di dedicarsi alla parte costruttiva della lotta alla criminalità. In particolare, signor Presidente, chiediamo al Ministro dell'interno di farsi valere in Consiglio dei ministri: gli chiediamo di opporsi, ma di opporsi con successo, ai tagli alle forze dell'ordine; gli chiediamo di chiedere risorse per dare agli uomini delle forze dell'ordine i mezzi di cui hanno bisogno per operare. Sollecitiamo il Ministro a chiedere a tutto il Governo di collaborare per risolvere i problemi di fondo, i problemi sociali, economici, culturali e della scuola di quelle aree, perché sappiamo che senza risolvere quei problemi, quei grandi problemi che sono il brodo di coltura della criminalità, anche queste operazioni rischiano di diventare poi effimere e di non produrre risultati duraturi.

Vogliamo quindi far pervenire a chi ha partecipato a questa operazione i nostri complimenti ed il nostro ringraziamento e chiediamo al Governo nella lotta alla criminalità, un'attenzione alla sostanza, nonché l'abbandono di qualche forma d'intervento che ci è parsa più attenta all'immagine che alla reale necessità di sicurezza del nostro Paese. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

CORONELLA (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORONELLA (*PdL*). Signor Presidente, intervengo brevemente per esprimere la straordinaria soddisfazione per l'operazione di polizia che ieri ha inferto un durissimo colpo alle organizzazioni criminali che imperversano sul territorio casertano. Mi riferisco soprattutto alla cattura dei tre spietati *killer*, assicurata dall'operazione dei Carabinieri. Quando ieri ho appreso la notizia, il mio pensiero è andato ai due ragazzi colpiti il giorno prima dalla ferocia di questi assassini e ho pensato, ovviamente, a tutte le altre vittime, ai militari caduti e immolatisi nel compiere il loro dovere.

Lo Stato ha dimostrato una presenza straordinaria che incoraggia i cittadini onesti; ora dobbiamo proseguire questa azione di contrasto con iniziative mirate. Io voglio qui ricordare una dichiarazione del Presidente della Regione Campania che nel commentare quest'episodio ha detto che adesso bisogna andare avanti con lo sviluppo; sono d'accordo: è questa la strada, perché una volta che si è bonificato il territorio bisogna garantire a questo territorio iniziative che lo proiettino in una prospettiva di sviluppo, così da liberarsi definitivamente dalla cappa della malavita organizzata, che fino ad oggi ha imperversato nella zona.

Quindi, il ringraziamento va anche a lei, caro signor Presidente, per avere rappresentato in maniera solerte le istanze di tutta l'Aula.

PRESIDENTE. Ritenendo di interpretare il pensiero comune di tutti i colleghi senatori di quest'Aula, ho telefonato ieri al ministro Maroni, manifestandogli il pieno compiacimento per l'esito felicissimo di questa strategica operazione. Credo quindi che quella di ieri, come ha detto il Ministro e come tutti noi riteniamo, sia stata effettivamente una giornata nella quale senza indugio si può affermare che abbia vinto lo Stato e che lo Stato abbia realizzato un disegno, quello di dimostrare di esserci.

Quanto alla questione da lei richiamata, senatore Zanda, in ordine all'uso delle intercettazioni, saprà che dei provvedimenti sono all'esame delle Camere, che saranno sovrane nel decidere, nella logica di un'ampia discussione in materia.

Sul comportamento della Polizia municipale di Parma nei confronti di un cittadino extracomunitario

PARDI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, intervengo a proposito della notizia apparsa sui quotidiani della denuncia presentata al nucleo dei carabinieri di Parma da parte di un cittadino ghanese, residente in Italia, il quale avrebbe subito violenze fisiche ed insulti di carattere xenofobo da parte di sette membri della polizia municipale della città. Ci si può chiedere... (*Brusìo*).

PRESIDENTE. Mi scusi, senatore Pardi, se mi permetto di interromperla.

Colleghi, vorrei pregarvi per l'ennesima volta di fare silenzio: non intendo continuare la seduta non solo se non viene ascoltata la Presidenza, ma anche se non viene ascoltato il senatore Pardi. Si stanno trattando temi delicatissimi: il senatore Zanda ha parlato dell'importante e strategica operazione di ieri, affrontando temi politicamente rilevanti; il senatore Pardi si sta riferendo ad un episodio di cronaca che è su tutti i giornali, an-

ch'esso estremamente delicato. Prego, senatore Pardi, continui il suo intervento.

PARDI (*IdV*). Signor Presidente, ci si può chiedere se il comportamento della polizia municipale non sia eccedente il rispetto delle competenze e non comporti, piuttosto, un'ingerenza grave nelle attribuzioni della polizia di Stato; ci si può chiedere anche se il comportamento di questi sette agenti di polizia municipale non sia da considerarsi eccessivamente violento e discriminatorio; ci si deve chiedere anche quali siano le misure necessarie da prendere di fronte ad una simile condotta.

Sull'argomento mi riservo di presentare un'interrogazione con risposta scritta.

**Per comunicazioni del Governo sulla grave crisi
dei mercati finanziari internazionali**

LANNUTTI (*IdV*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LANNUTTI (*IdV*). Signor Presidente, intervengo ancora una volta sulla questione riguardante le economie mondiali, il crollo delle borse (una grande banca italiana in due sedute ha perso oltre il 22 per cento) e, quindi, su quella che è definita la peste del ventunesimo secolo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, anche le famiglie devono subire aumenti a causa di un tasso Euribor legato ai mutui (parlo del tasso a tre mesi), che ieri ha toccato il massimo storico, ossia il 5,27 per cento. I titoli sono su tutti i giornali e, tra l'altro, oggi arriva lo stop del Ministero dell'economia alla valanga dei derivati appioppati a Comuni, Province e Regioni.

Per questo chiedo ancora una volta la cortesia, signor Presidente, di poter sollecitare una risposta al Senato del Ministro dell'economia; ripeto infatti che gli Stati Uniti hanno bocciato un piano che ci auguriamo possa essere approvato nei prossimi giorni e vi è una situazione di crisi superiore a quella del 1929, perché oggi c'è la globalizzazione. Siamo qui a dover pregare per una risposta volta a verificare l'esposizione delle banche italiane e se esistano prodotti strutturati (ad esempio obbligazioni *equity-index-linked*) venduti alle famiglie.

Signor Presidente, chiedevo dunque la cortesia che anche il Senato potesse ricevere risposte tranquillizzanti ad una crisi riguardante tantissime famiglie che già non ce la fanno più.

PRESIDENTE. Senatore Lannutti, innanzitutto lei non deve esercitare richiesta di una cortesia: il suo è un diritto. Vorrei altresì ricordare all'Assemblea che la prossima settimana saremo chiamati a discutere la Nota di aggiornamento al DPEF; in quell'occasione ci faremo carico, at-

traverso il Ministro per i rapporti con il Parlamento, di chiedere al Ministro dell'economia e delle finanze la sua eventuale presenza perché, approfittando della discussione di un tema che lo riguarda per competenza, possa dare le risposte delle quali lei chiede riscontro.

Discussione del disegno di legge:

(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi (Relazione orale) (ore 10,19)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 999.

I relatori, senatori Cicolani e Paravia, hanno chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Cicolani, e mi auguro che possa farlo in un'Aula che lo ascolti. Gradirei che i colleghi che stanno realizzando questo capannello sotto il banco della Presidenza prendano posto o eventualmente lascino l'Aula. Noto che l'Assemblea è abbastanza effervescente. Possiamo ascoltare la relazione del senatore Cicolani? Tra l'altro si tratta di un provvedimento al quale ritengo debba attribuirsi una rilevanza strategica.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, la relazione al decreto-legge riguardante la ristrutturazione di grandi imprese in crisi sarà svolta per intero dal senatore Paravia.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Paravia.

PARAVIA, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 999 prevede la conversione in legge del decreto-legge n. 134, approvato dal Consiglio dei ministri il 28 agosto scorso, che reca una serie di disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione delle grandi imprese in crisi. Il provvedimento d'urgenza, composto di quattro articoli, interviene apportando diverse modifiche al decreto-legge n. 347 del 2003, convertito dalla legge n. 39 del 2004, meglio nota come legge Marzano.

Le Commissioni riunite 8^a e 10^a hanno proceduto all'esame del provvedimento d'urgenza che si è concluso nella giornata di ieri. Durante l'esame sono intervenuti dinanzi alle Commissioni riunite il ministro dello sviluppo economico Scajola, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli ed il ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali Sacconi.

Le Commissioni riunite, in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi delle rispettive Commissioni, hanno altresì svolto un ciclo di audizioni in cui sono stati ascoltati il presidente del-

l'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) Vito Riggio, il presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti (Assaeroporti) Di Paola, il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato Catricalà, i rappresentanti delle nove organizzazioni sindacali che nei giorni scorsi hanno tutti sottoscritto l'intesa con Compagnia aerea italiana (CAI) e, infine, il commissario straordinario di Alitalia Fantozzi. Tale ciclo di audizioni ha permesso di acquisire anche il punto di vista dei principali soggetti interessati dal provvedimento d'urgenza.

Nella fase di esame degli emendamenti sono state approvate alcune proposte di modifica tese a rafforzare il principio di trasparenza, in linea con quanto previsto dall'ordinamento comunitario, e a ridurre l'arco temporale in cui era originariamente preclusa all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la possibilità di intervenire sugli accordi e le concentrazioni societarie poste in essere dalle imprese oggetto di amministrazioni straordinarie. Una proposta emendativa presentata dai relatori ha inteso rafforzare le garanzie previste a favore dei risparmiatori che hanno investito in titoli e azioni Alitalia, assicurando una sollecita operatività del fondo previsto con la legge finanziaria per il 2006.

In relazione alle modifiche apportate dal decreto-legge in esame alla legge Marzano è opportuno ricordare che quest'ultima, nel 2003, ha introdotto nell'ordinamento una nuova disciplina relativa alla procedura consuuale di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in stato di insolvenza. L'intervento normativo, predisposto successivamente alle note vicende riguardanti il gruppo Parmalat, ha rappresentato uno dei principali interventi del legislatore in tale settore e ha avuto come obiettivo quello di affrontare la crisi e il conseguente rischio di cessazione di attività di imprese di rilevanti dimensioni, cercando di evitarne il fallimento nell'interesse della collettività.

La normativa ha dovuto chiaramente contenerare, come sempre avvenuto nella disciplina della procedura di amministrazione straordinaria, le esigenze di tutela dell'interesse dei creditori con quelle legate alla ristrutturazione economica e finanziaria dell'impresa interessata. La procedura di amministrazione straordinaria è stata introdotta in Italia per la prima volta con il decreto-legge n. 26 del 1979, convertito dalla legge n. 95 dello stesso anno (cosiddetta legge Prodi). La procedura allora delineata prevedeva un ruolo preponderante dell'amministrazione centrale che, mediante decreto del Ministro dell'industria di concerto con il Ministro del tesoro, disponeva l'ammissione dell'impresa in crisi alla procedura straordinaria e aveva il compito di vigilare sull'attività del commissario o dei commissari, nominati dal tribunale. Tale disciplina, tuttavia, oggetto di diverse censure di illegittimità costituzionale e di rilievi critici per la violazione della normativa comunitaria, fu sostituita con il decreto legislativo n. 270 del 1999 (cosiddetta legge Prodi-bis). Il decreto-legge n. 347 del 2003, da ultimo, ha previsto una complessiva semplificazione della procedura per l'ammissione all'amministrazione straordinaria e ha rafforzato i poteri riconosciuti all'autorità amministrativa.

Il decreto-legge oggi all'esame dell'Aula dispone, in particolare, un ampliamento dei destinatari della disciplina della legge Marzano, consentendo l'applicazione di tale procedura speciale anche alle imprese in stato di insolvenza che intendono procedere alla cessione di complessi aziendali in base ad un programma che preveda la prosecuzione dell'esercizio dell'attività di impresa. Rimangono invece invariati i due principali requisiti previsti per accedere all'amministrazione straordinaria: il numero dei lavoratori dipendenti, che non dovrà essere inferiore a 500, da almeno un anno, e l'ammontare dei debiti, che non potrà essere inferiore a 300 milioni di euro.

Lo stesso articolo 1, al comma 2, determina per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, al fine di garantire la continuità dei servizi stessi, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria autorizzata dal Presidente del Consiglio o dal Ministro per lo sviluppo economico, che procedono con proprio decreto alla nomina del commissario straordinario.

Con riferimento ai poteri attribuiti al commissario straordinario, lo stesso articolo 1 prevede che per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali il commissario possa individuare, attraverso il ricorso alla trattativa privata, un acquirente scelto fra soggetti in grado di assicurare la prosecuzione nel medio periodo del relativo servizio. In relazione poi al prezzo della cessione, quest'ultimo dovrà essere determinato mediante una perizia effettuata da un'istituzione finanziaria esperta ed indipendente individuata dal Ministro dello sviluppo economico con apposito decreto.

Il provvedimento d'urgenza regola inoltre la possibilità di porre in essere, nell'ambito del programma di ristrutturazione delle grandi imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, delle operazioni di concentrazione, con l'esclusione dell'obbligo di ottenere l'autorizzazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato secondo quanto previsto dalla legge n. 287 del 1990 in materia. A tale proposito si segnala che le società promotrici delle operazioni di concentrazione dovranno comunque comunicarle all'*Antitrust* indicando le misure comportamentali che intendono adottare per prevenire il rischio di imposizione di prezzi o di condizioni contrattuali eccessivamente gravose ed ingiustificate per i consumatori. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, a sua volta, potrà intervenire prescrivendo di modificare o di integrare le misure prospettate al fine di tutelare i consumatori e potrà definire un termine entro il quale le posizioni di monopolio, che dovessero venirsi a creare, debbono cessare. In virtù di una proposta emendativa approvata dalle Commissioni riunite 8^a e 10^a le disposizioni previste dal decreto-legge per le parti relative all'autorità *Antitrust* potranno essere applicate solo alle operazioni che saranno effettuate entro il 30 giugno 2009.

In considerazione della rilevanza dell'attività svolta dalle società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, il provvedimento d'urgenza determina altresì che l'ammissione delle società operanti in tale settore alla procedura di amministrazione straordinaria non comporta, per un pe-

riodo limitato a sei mesi dall'entrata in vigore del decreto-legge, il venire meno dei requisiti per il mantenimento di eventuali autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli per l'esercizio e la conduzione delle relative attività. Nell'ipotesi di cessazione di attività di rami di azienda, il complesso delle autorizzazioni, certificazioni e degli altri titoli sono automaticamente trasferiti all'acquirente.

L'articolo 1 dispone inoltre, sempre per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, una riduzione della metà dei termini previsti da disposizioni di legge per la concessione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori delle imprese ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria.

Il decreto-legge introduce un ulteriore strumento di tutela a favore dei lavoratori delle società sottoposte ad amministrazione straordinaria ed operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, prevedendo l'applicazione a favore del datore di lavoro che assuma i dipendenti di tali società, destinatari di trattamenti di integrazione salariale straordinaria o di mobilità, degli incentivi al reimpiego previsti dalla disciplina generale per i lavoratori in mobilità.

L'articolo 2, invece, è dedicato a specifici interventi a favore dei lavoratori dipendenti dei vettori aerei e delle società da questi derivate sottoposte all'amministrazione straordinaria. In particolare, è prevista la possibilità di ricorrere al trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per un massimo di quattro anni e del trattamento di mobilità per un periodo massimo di tre anni sulla base di accordi raggiunti in sede governativa, a prescindere dall'età anagrafica del dipendente e dall'area geografica in cui opera. L'articolo in esame, pertanto, prevede, come ricordato anche dal ministro del lavoro Sacconi nel corso del suo intervento dinanzi alle Commissioni riunite, una robusta rete di ammortizzatori sociali orientati al principio del *welfare to work*.

L'articolo 3 introduce, infine, un esonero dalla responsabilità per gli amministratori, i componenti del collegio sindacale e il dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari di Alitalia e delle società da questa controllate, con riguardo ai comportamenti e ai provvedimenti posti in essere dal luglio 2007 alla data di entrata in vigore del decreto-legge. Lo stesso articolo, al comma 2, disciplina inoltre un'importante forma di tutela dei piccoli azionisti e degli obbligazionisti di Alitalia che non abbiano esercitato eventuali diritti di opzione in grado di convertire i titoli stessi in azioni di nuove società. Tali risparmiatori potranno infatti ottenere un indennizzo attraverso l'apposito fondo a tutela dei risparmiatori previsto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con la legge n. 266 del 2005. La sollecita operatività di tale fondo, a garanzia dei risparmiatori stessi, sarà assicurata anche a seguito dell'approvazione dell'emendamento 3.12 da parte delle Commissioni riunite.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la questione pregiudiziale QP1.

Ha chiesto di intervenire per illustrarla la senatrice Bugnano. Ne ha facoltà.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, oggi all'esame dell'Aula abbiamo l'ennesimo decreto-legge da convertirsi nei 60 giorni previsti dalla Costituzione. Stiamo compiendo l'ennesima corsa alla conversione di un provvedimento che, come tanti altri, il Governo sta adottando in questi mesi e che, come sappiamo, sottrae al Parlamento l'esercizio della funzione legislativa. Pur tuttavia, in questa corsa alla conversione, non possiamo non porci il problema se stiamo approvando un provvedimento potenzialmente incostituzionale. Poiché l'Italia dei Valori ha forte il senso delle istituzioni e sente fortemente la necessità – credo come la maggior parte di questa Assemblea – che un provvedimento legislativo sia conforme ai dettami costituzionali, ci siamo determinati a presentare la questione pregiudiziale QP1.

Sussiste indubbiamente la necessità ed urgenza di un intervento volto a risolvere la gravissima crisi finanziaria, industriale ed occupazionale di Alitalia, ma è altrettanto indubbio che tale intervento debba avvenire nell'assoluto rispetto della normativa comunitaria e dei principi del nostro ordinamento costituzionale. Noi riteniamo che il decreto-legge oggi all'esame in quest'Aula in più parti presenti vizi di incostituzionalità.

L'articolo 3 del decreto-legge introduce, senza che dalla relazione se ne evinca la motivazione, un esonero di responsabilità in relazione a comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere, dal 18 luglio 2007 e fino alla data di entrata in vigore del presente decreto, dagli amministratori, dai componenti del collegio sindacale, dai dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari. Questa fissazione del termine, a nostro avviso arbitraria ed apodittica, oltre che paleamente irragionevole, è priva dei requisiti individuati dalle sentenze n. 128 del 2008 e n. 171 del 2007 della Corte costituzionale.

Inoltre, l'attribuzione di ogni pregressa responsabilità a carico esclusivamente della società viola l'articolo 27 della Costituzione, dal momento che la responsabilità penale è personale e non attribuibile a persona giuridica. Si vanifica in tal modo il precetto costituzionale di obbligatorietà dell'esercizio dell'azione penale prevista dall'articolo 112 della Costituzione.

In violazione dell'articolo 81 della Costituzione, manca una quantificazione certa degli oneri per lo Stato derivanti dall'assunzione delle passività, dai benefici concessi al personale in esubero e dal trasferimento *ex lege* di autorizzazioni, licenze e concessioni pubbliche.

Il decreto, poi, comporta la separazione societaria dell'azienda in crisi con attribuzione allo Stato, e quindi ai contribuenti, dell'intero ammontare delle passività, riservando invece la parte attiva ai soli soci investitori privati e concedendo espressamente a questi ultimi la possibilità di operare sul mercato in posizione dominante ovvero di monopolio.

In violazione degli articoli 3, 11 e 41 della Costituzione, il decreto dispone infine la disapplicazione della normativa comunitaria *antitrust* e

l'espressa concessione triennale ad un solo operatore di una posizione monopolistica sul mercato aereo interno, che sarebbe altrimenti vietata, senza predisporre alcuna preventiva salvaguardia dei clienti rispetto a possibili aggravi tariffari derivanti della posizione dominante.

Per tutti questi motivi, chiediamo che si deliberi, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame del disegno di legge n. 999, di conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, nella discussione sulla questione pregiudiziale può intervenire un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti.

MALAN (*PdL*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*PdL*). Signor Presidente, come ho già rilevato in Commissione nel formulare il parere favorevole rispetto ai presupposti per la dicitura d'urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione e ai requisiti, più in generale, di costituzionalità, ritengo che il decreto-legge in esame abbia i suddetti presupposti e sia perfettamente compatibile con la Costituzione.

Per quanto riguarda i presupposti, è interessante la sottolineatura che ha fatto la senatrice Bugnano nell'illustrazione della questione pregiudiziale QP1, quando ha osservato che questa norma si riferisce non soltanto all'Alitalia (della quale, com'è noto, ci si sta occupando, in alcuni punti anche nominandola nel decreto), ma ad un insieme di società che va al di là dell'Alitalia, le quali non si trovano nella situazione di assoluta urgenza d'intervento come invece è il caso della società che abbiamo menzionato. Va però detto che non si tratta di qualsiasi società, ma di aziende operanti, come afferma giustamente la stessa questione pregiudiziale, nei settori dei servizi pubblici essenziali.

L'intento, pertanto, è sempre quello di mantenere la continuità di servizi definiti essenziali al funzionamento del nostro Paese; nel caso specifico si tratta del trasporto aereo, in altri casi potrebbero essere altri servizi pubblici ancora più essenziali, posto che si possa fare una graduatoria. Di conseguenza, l'urgenza – dimostrata – che rileva per uno di questi settori in particolare sarebbe comunque presente ove un'altra società si trovasse nella stessa condizione improvvisamente e con la necessità di garantire la continuità dei servizi che essa eroga.

Mi pare, pertanto, che si sia correttamente intervenuti non sul singolo caso, ma con una disciplina di carattere generale che, come sappiamo tutti benissimo, si applica oggi al caso specifico di Alitalia, ma potrebbe (naturalmente speriamo di no, perché questo vorrebbe dire altre aziende che garantiscono servizi pubblici essenziali sono in difficoltà) essere applicata ad ogni altra situazione, creando una parità di condizioni tra le diverse aziende purché rispondano a certi precisi requisiti.

Per quanto riguarda l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge, si sottolinea che la data del 18 luglio 2007, a partire dalla quale l'articolo 3 introduce una particolare tutela per coloro che hanno compiuto atti riguardanti, questa volta nominandole, le società Linee aeree italiane S.p.A. e Alitalia Servizi S.p.A, non è stata scelta a caso: è infatti la data nella quale il Consiglio di amministrazione di Alitalia prese atto del fatto che la procedura competitiva con la quale si era cercato di trovare la via per effettuare la cessione di una quota di capitale di Alitalia, avviata mediante avviso di sollecitazione di manifestazione d'interesse pubblicato il 29 dicembre 2006, aveva dato esito negativo. Si tratta perciò di una data a partire dalla quale il Consiglio di amministrazione di Alitalia si trovò in una situazione nuova ed in particolare iniziò ad avviare le procedure per la redazione di un nuovo piano industriale. Non è quindi una data casuale, ma rappresenta un momento ben preciso della storia di queste aziende, dal punto di vista dell'interesse del Paese, a partire dal quale la continuità di quel servizio pubblico essenziale, nella fattispecie il trasporto aereo, ha iniziato ad essere messa a grave rischio.

La norma contenuta nel comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge non può che essere considerata nel contesto delle altre norme sia del codice penale e civile, sia naturalmente della Costituzione. A me pare quindi evidente che quanto viene qui indicato è una sorta di sottolineatura del carattere di necessità di tutelare la continuità dei servizi che possono avere avuto alcuni atti compiuti in questa vicenda.

Infatti, il testo sottolinea non qualsiasi cosa sia stata compiuta dai soggetti che vengono elencati (che, ovviamente, sarebbe impossibile), ma «In relazione», si dice, «ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere» a partire da quella data «al fine di garantire la continuità aziendale (...) in considerazione del preminente interesse pubblico alla necessità di assicurare il servizio pubblico di trasporto aereo passeggeri e merci in Italia, in particolare nei collegamenti con le aree periferiche...». Si tratta, perciò, di una sottolineatura che potrebbe persino essere considerata quasi un'aggiunta alla realtà che viene già dalle norme, a ricordare, in qualche modo, l'essenzialità dei servizi che con quegli atti può essere stata garantita. Questo sicuramente non comporta un'impunità per i reati che fossero stati commessi, la qualcosa sarebbe impossibile, per le stesse ragioni illustrate dalla questione pregiudiziale e anche perché la lettera del testo assolutamente non dice questo.

Infine, vi è il problema della *par condicio creditorum*, che la questione pregiudiziale indica come violata: si dice che il decreto comporta la separazione societaria, eccetera, con «violazione anche dalla *par condicio creditorum*». La situazione che viene paventata non è contenuta nel decreto, ma a seguito di esso sono stati compiuti atti che comportano la creazione di due società (cosa che è consentita dal decreto stesso); gli atti, però, che vengono compiuti a seguito dal decreto non vengono esentati da altre considerazioni, per il fatto che derivano dallo stesso. In altre parole, non ritengo sia stata commessa violazione della *par condicio creditorum*: tale questione, però, è qui ultronea, perché un eventuale caso del

genere si è verificato negli atti che non sono del decreto (cioè non nel decreto stesso), ma eventualmente in quelli compiuti in conseguenza – ovvero a seguito – dello stesso, non come sua conseguenza obbligatoria. Pertanto, è chiaro che quello che viene compiuto dopo deve essere conforme alla legge ed alla norma che la questione pregiudiziale teme sia stata violata; certamente, però, un'eventuale violazione – che ritengo non vi sia stata – non è determinata dal decreto (che è quanto stiamo esaminando qui), ma eventualmente da atti successivi.

Ritengo, perciò, di confermare il parere, formulato e votato dalla 1^a Commissione, di conformità alla Costituzione e che, di conseguenza, vada respinta la questione pregiudiziale presentata dalla senatrice Bugnano e da altri senatori. (*Applausi del senatore Azzollini. Congratulazioni.*)

BIANCO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCO (PD). Signor Presidente, in Commissione affari costituzionali i colleghi appartenenti al Gruppo del Partito Democratico hanno sostenuto in modo assai analitico e puntuale i seri dubbi di legittimità costituzionale che abbiamo nei confronti di alcune delle norme contenute nel decreto-legge e che sono largamente coincidenti con quelli che la collega del Gruppo dell'Italia dei Valori ha ricordato.

Noi però, Presidente, preferiamo condurre una battaglia in Aula nel merito del provvedimento, cercando di eliminare dal testo, con una serie di emendamenti, proprio quelle norme che, secondo noi, sono palesemente incostituzionali.

La preoccupazione che abbiamo è di riuscire a fare in modo che da questa delicata e intricata vicenda non derivino conseguenze che impediscono di trovare una soluzione. Riteniamo che questo possa essere fatto senza violare i principi e le norme costituzionali, così come accade in questo decreto legge.

Ecco la ragione per la quale condurremo una battaglia aspra, adesso, tra pochi minuti, in Aula, presenteremo emendamenti e difenderemo la nostra posizione, e lo faremo convinti che un provvedimento, anche di urgenza, possa essere emanato senza che siano lesi quelle norme e quei principi generali che sono gravemente violati dal decreto in oggetto.

Per questa ragione, non parteciperemo al voto. (*Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale QP1, avanzata dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Filippi Marco. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, contrariamente a quanto sosteneva anche Nick Carter, noto personaggio dei fumetti in televisione, mi viene da dire che «Non tutto è bene, ciò che finisce bene».

Voglio partire dal bene e provo a dirlo, se ci riesco, con parole inequivocabili: siamo sinceramente soddisfatti della conclusione positiva della trattativa tra CAI, sindacati e Governo. Lo abbiamo auspicato perfino in tempi non sospetti, basta riprendere i verbali delle audizioni nelle Commissioni che da giugno abbiamo richiesto e ottenuto solo dopo mille strepiti.

Abbiamo affermato in ogni circostanza che non siamo mai stati e mai saremo il partito del «tanto peggio, tanto meglio», né quello di coloro che remano contro: è una cultura che non ci appartiene. Il nostro stesso partito, voglio ricordarlo, nasce proprio dalla convinzione della necessità di operare per il bene del nostro Paese. Voglio anche richiamare alla vostra attenzione il comportamento che abbiamo tenuto costantemente nelle Commissioni di merito, sempre coerente a questa impostazione e che non si è mai tradotto in un atteggiamento ostruzionistico o dilatorio, nonostante non si sia condiviso del provvedimento genesi, metodo e merito.

Con tutto ciò, non possiamo non rilevare i limiti che l'azione del Governo e della maggioranza che lo sostiene hanno manifestato in tutta questa vicenda.

Mi è capitato spesso, in questi giorni, di pensare a cosa avreste fatto voi, colleghi della maggioranza, al nostro posto, soltanto qualche mese fa, quando eravate all'opposizione. Vi invito a porvi questa domanda e a rispondervi. Eppure, siamo stati ingiustamente accusati proprio da voi di disfattismo, di ordire trame e di istigare comportamenti sindacali ostili all'intesa. Ma che cosa avreste voluto, che vi battessimo le mani? O che vi facessimo la ola, per una operazione industriale che, ad oggi, non è neppure degna di questo nome, e che contraddice le basilari regole di mercato?

Voglio passare in rassegna le principali magagne dell'operazione Alitalia e i motivi della nostra contrarietà nel merito del provvedimento.

Presidenza del vice presidente CHITI (ore 10,50)

PRESIDENTE. Il presidente Schifani ha già detto, e sono del tutto d'accordo, che se l'emiciclo viene usato come luogo di riunione – e quindi vi prego di non farlo – o se c'è questa confusione assoluta si può decidere di sospendere la seduta fino a quando non torni un minimo di attenzione. Poiché concordo assolutamente con l'impostazione data dal Presidente del Senato, vi prego di permettere al senatore Filippi di svolgere il suo intervento con tranquillità e di non stare nell'emiciclo a svolgere riunioni, al-

trimenti sospendiamo la seduta per dieci minuti in modo che vi sia un minimo di considerazione in più.

Il senatore Filippi riprenderà a parlare quando l'emiciclo verrà liberato da queste riunioni. (*Applausi dal Gruppo PD*). Prego, senatore.

FILIPPI Marco (*PD*). Grazie, Presidente. Come ho detto, voglio passare in rassegna le principali magagne dell'operazione Alitalia e i motivi della nostra contrarietà nel merito del provvedimento.

Incominciamo a dire che l'operazione non è il salvataggio di Alitalia, i cui debiti – come è ben noto – vengono scaricati sui contribuenti, ma di Air One, di cui nessuno sembra conoscere con certezza debiti e pendenze e che saranno – questi sì! – i soli ad essere riassorbiti dal mercato. Voglio far notare che ad oggi, a conclusione dell'operazione, non è certo neppure a chi debba essere richiesta la restituzione del prestito d'onore, quello fatto dal Governo Prodi su richiesta di Berlusconi, su cui graverà con ogni probabilità la procedura di infrazione comunitaria.

Più d'una parola merita anche la cordata finanziaria, quella dei presunti capitani coraggiosi, l'ennesima dimostrazione che nel nostro Paese, se si hanno i soldi e buone conoscenze, si fanno ottimi affari senza neppure investire i propri capitali; imprenditori indubbiamente bravi, ma anche con significativi interessi concessori con lo Stato ed altrettanto significativi legami con gli istituti di credito che li hanno messi insieme e che si apprestano a certificare la congruità degli *asset* che la nuova compagnia dovrebbe rilevare a prezzo di mercato.

Abbiamo sempre detto, colleghi, che il problema di Alitalia non era comprarla ma farla volare. Per adesso la nuova compagnia aerea è una cordata di imprenditori che sono stati capaci di rilevare un'azienda fallita, depurata dai debiti e che non vorremmo che, dopo qualche anno, rivendessero a chi è in grado di farla volare davvero. Ci auguriamo almeno che non vi siano condizionamenti del Governo o della politica nella scelta del *partner* internazionale che costituisce, questa sì, la vera scelta strategica per la nuova compagnia aerea.

Ma allora, colleghi, mi chiedo e vi chiedo: mi dite in queste ore chi è il garante dell'interesse generale del Paese? Tradotto più rozzamente: chi fa l'interesse dei cittadini, di coloro che continuano a pagare le tasse perché ci credono o perché semplicemente non possono fare altrimenti e che si vedono indebitamente mettere le mani in tasca, contrariamente a quanto avrebbero immaginato proprio da questo Governo, per un servizio che sarebbe stato comunque garantito da altri e che quindi è difficilmente inquadrabile, come invece è stato fatto nella categoria dei servizi pubblici essenziali e ancor meno nella categoria dei servizi universali? Chi fa l'interesse di coloro che pagano il biglietto e continuano ad usare per scelta o per mancanza di alternative i vettori aerei sulle tratte interne, adesso praticamente realizzate in condizioni di monopolio, e che si vedranno, presumibilmente, scaricare – per di più impunemente –, grazie a questo provvedimento oggi al nostro esame, gli extracosti del servizio sulle tariffe? Chi fa oggi l'interesse di coloro i quali non lavorano in Alitalia ma che

da tanti anni lavorano per Alitalia e che si vedranno da un giorno all'altro per la strada? Sarebbe interessante sapere dal ministro Sacconi se ci può dire, una volta per tutte, qualche cifra sugli esuberi (che brutta parola, tra l'altro, gli esuberi!), una stima che possibilmente comprenda non solo i dipendenti Alitalia ma anche i lavoratori indiretti e quelli dell'indotto. Quanti di questi vengono accompagnati con gli ammortizzatori alla pensione e quanti invece si stima che possano essere rioccupati o quanti invece subito o dopo un certo periodo verranno definitivamente licenziati?

Al ministro Scajola abbiamo cercato di chiedere, purtroppo senza successo, di poter analizzare il piano industriale. A proposito, Presidente – mi rivolgo a lei e per suo tramite al presidente Schifani – mi permetta una domanda: ma il «piano Fenice» esiste? Noi non l'abbiamo mai visto. Se il Presidente dispone di una copia, lo preghiamo di farcela cortesemente pervenire, giusto per insanabile curiosità, visto che da tre mesi ne chiediamo una e l'unica risposta sincera l'abbiamo avuta dal ministro Matteoli che ci ha detto: «Ma cosa volete? Tanto è stato pubblicato su tutti i giornali!».

Vede, Presidente: mi rivolgo a lei e, suo tramite, al presidente Schifani e mi scuso se i toni usati sono stati irriverenti ma indubbiamente ritiengo il presidente Schifani responsabile di un andazzo – non riesco a definirlo diversamente – che non va bene, non è corretto, non è rispettoso, a Carta costituzionale vigente, del ruolo del Parlamento e delle Commissioni competenti, tenute costantemente in questa condizione di minorità.

Tornando al piano industriale, mi chiedo: ma si può ragionevolmente parlare di piano industriale nel caso di un documento che, rispetto ai principali *core business* di ogni maggiore compagnia area internazionale (costituiti da voli intercontinentali, dalle offerte *low cost*, da voli interni) fa acqua da tutte le parti? Ad onor del vero, va detto che per le condizioni date, quelle in cui versa Alitalia, ed alle condizioni imposte, quelle del Presidente del Consiglio per tener fede alle azzardate promesse della campagna elettorale, forse davvero di meglio non poteva essere fatto.

Il punto centrale di tutto è però, come si voleva dimostrare, che la proposta non sta in piedi se la compagnia area non viene nella sostanza rilevata da uno dei grandi *player* internazionali, in grado, come le dinamiche del mercato aereo impongono, di determinare indispensabili economie di scala e più adeguati *know how* per i margini di profitto, che nel tempo si sono sempre più assottigliati e resi complessi. Ma se la situazione era questa, non era il caso che si cercassero le dovute convergenze dettate dal buonsenso di tutti nell'interesse generale del Paese?

Alitalia, cari colleghi, lo sapete come lo sappiamo noi, è purtroppo una brutta storia, come molte altre brutte storie italiane, una storia esemplare di fallite fusioni e processi di vendita, di piani industriali rimasti lettera morta e di costanti ricapitalizzazioni e prestiti ponte che si sono succeduti da almeno quindici anni a questa parte. Credo che abbiamo dato ancora una volta un pessimo spettacolo ai nostri cittadini ed abbiamo contribuito a diffondere nel mondo un'immagine, ma anche una sostanza, non positiva della realtà del nostro Paese. Con questa soluzione non finiscono,

è bene dircelo, le pene per quella che avete voluto e continua ad essere la nostra principale compagnia area di riferimento; purtroppo essa non rappresenta neppure l'unica situazione di grave crisi aperta nel settore dei trasporti e delle infrastrutture del Paese: basti pensare a Tirrenia, alle Ferrovie o al settore delle comunicazioni e delle poste.

Ma allora, fuori dalla sterile polemica con gli occhi sistematicamente rivolti al passato, è possibile chiedere un sforzo comune per una maggiore trasparenza sullo stato reale di salute del sistema Italia? È possibile aprire un confronto serio e ragionato sulle politiche industriali delle principali aziende italiane in cui lo Stato è presente e capire quale *mission* è possibile assegnare loro per una visione del nostro Paese coerente con i processi economici di trasformazione profonda intervenuti nel mondo?

Credo che il dialogo, che non è un fine della buona politica ma una condizione che gli interlocutori stabiliscono di volta in volta, possa essere favorito se si apre davvero una stagione in cui i grandi problemi del Paese vengono affrontati nel merito, per ciò che sono, senza lo scarico delle responsabilità e soprattutto con le mani sopra il tavolo, tutti aspetti che in questa vicenda sono venuti inesorabilmente meno. È proprio questa opacità, questo sistematico strappo dall'ordinamento vigente, questa costante deroga alle regole di mercato che mina i fondamenti ... (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

PRESIDENTE. La prego di concludere.

FILIPPI Marco (PD). Sto concludendo, Presidente. Dicevo che questa costante deroga alle regole di mercato mina i fondamenti della democrazia e con essi anche la credibilità della politica. È invece la politica che ha bisogno di credibilità, proprio di fronte a fasi di crisi economica significativa. Nella vicenda Alitalia avete dimostrato ancora una volta di non avere la necessaria cultura di Governo, che guarda agli interessi generali del Paese e non agli interessi di parte o alle situazioni contingenti dettate da azzardate promesse elettorali. (*Applausi dal Gruppo PD e del senatore Pardi*).

PRESIDENTE. Riferirò le sue considerazioni al presidente Schifani, però voglio dirle, senatore Filippi, che il Presidente di un'Assemblea è garante delle regole che presiedono alla vita della stessa ed al funzionamento delle Commissioni; non credo sia giusto farvi riferimento per i rapporti tra maggioranza ed opposizione, al di là delle regole che presiedono la vita dell'Assemblea.

Comunico che il Governo ha presentato 11 emendamenti riferiti al testo del decreto-legge; il termine per i subemendamenti è fissato per la ripresa dei lavori, cioè alle ore 16,30. La Commissione bilancio è autorizzata a convocarsi per rendere il previsto parere sugli emendamenti e subemendamenti in questione.

È iscritto a parlare il senatore Mura, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche l'ordine del giorno G101. Ne ha facoltà.

MURA (*LNP*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, gentili membri del Governo, il dibattito delle ultime settimane sulla ristrutturazione di Alitalia ha lasciato sullo sfondo, forse inevitabilmente, un problema che per noi della Lega Nord assume un rilevo centrale ai fini della programmazione delle future politiche del trasporto aeroportuale nazionale, anche nella prospettiva del rilancio turistico e produttivo del nostro Paese.

Non voglio fare qui, oggi, un riassunto di quanto la Lega Nord ha già detto in innumerevoli occasioni, sia in Aula, sia nelle Commissioni, ma ritengo necessario ribadire in questa occasione come il riferimento, evidentemente, sia all'annosa questione relativa al potenziamento dell'*hub* aeroportuale di Fiumicino e alla corrispondente dismissione di rotte presso l'aeroporto di Malpensa, secondo quanto verificatosi nella primavera 2008, in attuazione del piano industriale della compagnia di bandiera.

Se, ad oggi, è stato obiettivamente prioritario dare una soluzione tempestiva al problema della crisi economica e finanziaria di Alitalia, con l'intento di salvaguardare le posizioni dei lavoratori della società e dell'indotto produttivo ad esso collegato, è per altro verso evidente che non si può proficuamente discutere sulle sorti della futura compagnia di bandiera senza una più ampia riflessione sulla programmazione della rete aeroportuale nazionale e, soprattutto, sull'assegnazione delle relative rotte. In particolare, è necessario ovviare ai numerosi errori che fino ad oggi hanno investito le politiche aziendali di Alitalia, al fine di promuovere una strategia di intervento di medio-lungo periodo incentrata su una valutazione economica del rapporto tra rete dei trasporti, produzione economica, altre infrastrutture strategiche e mercato potenziale delle rotte.

In questa prospettiva, appare condivisibile la scelta fatta dall'attuale Governo di porre in essere un tentativo di mediazione politica, ormai a buon punto, volto a «salvare» *in extremis* la compagnia di bandiera, nella convinzione che per un Paese a forte vocazione turistica come l'Italia non sia possibile rinunciare ad un controllo diretto sul traffico aereo nazionale.

Con questa stessa logica di intervento, è tuttavia necessario ribadire l'importanza dell'aeroporto di Malpensa quale centro nevralgico dei collegamenti nazionali, sia per la sua strategica posizione geografica quale «ponte verso l'Europa», sia quale punto di riferimento naturale e necessario per l'aerea maggiormente produttiva del Paese. Tale constatazione trova ampi riferimenti nei dati economici relativi al traffico aereo dell'aeroporto di Malpensa. Il taglio di una fitta rete di collegamenti aerei intercontinentali ed anche di medio e corto raggio sull'*hub* di Malpensa a vantaggio di Fiumicino, giudicato dal Governo Prodi indispensabile per rilanciare la compagnia aerea nazionale, non solo ha confermato che il Nord è una risorsa importantissima per il Paese – questo lo sapevamo già –, ma ha anche evidenziato che qualsiasi compagnia di bandiera non ha possibilità di risanamento e di sviluppo senza l'aeroporto di Malpensa. Da una proiezione dei dati disponibili, infatti, la scelta di ridimensionare l'*hub* di Malpensa ha comportato, per la stessa compagnia aerea nazionale, ingenti perdite in termini di minori ricavi, con negative ripercussioni anche sulla riduzione dei passeggeri.

All'epoca della presentazione del piano industriale di Alitalia, le previsioni indicavano che meno di un terzo dei viaggiatori del Nord Italia avrebbe accettato di essere dirottato sullo scalo di Roma Fiumicino, con una perdita di circa 7 milioni di passeggeri che si sarebbero indirizzati verso altri vettori aerei. La società di gestione aeroportuale avrebbe assistito ad una riduzione dei proventi pari a 70 milioni di euro l'anno, con rischi di esuberi per circa 1.200 unità. Attualmente, tutti i dati confermano quanto annunciato nelle previsioni. Lo scalo milanese si trova ad affrontare, ad oggi, una perdita annuale del 31 per cento dei passeggeri, quasi esclusivamente a vantaggio degli altri scali europei, dal momento che l'aeroporto di Fiumicino è cresciuto solo dell'11 per cento.

Se, come previsto dalla proposta Air France nelle trattative con il passato Governo Prodi, Fiumicino fosse stato trasformato nel principale, se non unico, scalo internazionale per l'intero Paese, la perdita stimata sarebbe stata di circa 7 milioni di passeggeri l'anno. Il danno, per la sola Regione Lombardia (la Regione in cui risiedo e, quella che conosco meglio), considerando l'intero indotto produttivo connesso al traffico aereo su Malpensa, è stimato in 15 miliardi di euro annui. Paradossalmente, già nel 2004 lo stesso presidente di Air France, Jean-Cyril Spinetta, aveva colto questo profilo, indicando a suo tempo in Milano il luogo più adatto a un *hub* per l'Italia. Al contrario, l'*«Herald Tribune»* indicava lo scalo di Fiumicino tra i peggiori aeroporti del mondo.

Per tali ragioni, è dunque necessario riflettere adeguatamente sulla convenienza economica del potenziamento dell'aeroporto di Malpensa. Se si considera, infatti, che nel Nord del Paese viene venduto circa il 68 per cento dei biglietti aerei per le tratte internazionali, possiamo comprendere come lo sviluppo del sistema del trasporto aereo nel Nord Italia possa determinare una crescita economica pari a due punti e mezzo entro il 2020.

Il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, e in generale degli aeroporti del Nord, appare inoltre irrinunciabile considerato anche l'attuale momento storico, che ci vede ormai proiettati verso l'Expo 2015. In questa prospettiva, appare quindi necessaria una strategia di specializzazione sugli scali lombardi, confermando il ruolo di *hub* intercontinentale di Malpensa, facendo di Linate un *«city airport»*, rafforzando Orio al Serio come polo dei *low cost* e sviluppando Montichiari come scalo merci.

Tuttavia, perché tale progetto possa essere attuato, bisogna procedere alla liberalizzazione delle rotte lasciate aperte da Alitalia, attraverso una revisione degli accordi bilaterali. Ricordiamo che in quest'Aula, durante la discussione sul prestito ponte, è stato accolto dal Governo l'ordine del giorno G100, a prima firma del presidente Bricolo, che impegnava l'Esecutivo ad adottare ogni possibile iniziativa ed impartire ogni necessaria istruzione al fine di pervenire ad un'urgente revisione e ridefinizione dei vigenti accordi bilaterali.

L'ordine del giorno G101, che presentiamo oggi, va nella stessa direzione: non è cambiato nulla per quanto riguarda la nostra posizione sulle strategie da attuare per un rilancio del sistema aeroportuale italiano. Per

questo, anche l'ordine del giorno G101 reca alla fine l'impegno al Governo ad attivarsi sollecitamente al fine di concludere nuovi accordi bilaterali con i Paesi delle compagnie interessate, al fine di giungere, nel più breve tempo possibile, ad una situazione di piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

Abbiamo presentato anche l'emendamento 3.0.100. Qualcuno in verità potrebbe obiettare che in un provvedimento come quello in esame, recente disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi, si faccia specifico riferimento al sistema aeroportuale. Ma l'articolo 3 del decreto in esame fa preciso riferimento alle questioni legate ad Alitalia.

Per questo, in relazione ad una politica incentrata sullo sviluppo di un solo aeroporto, di una sola compagnia di bandiera, che rischia di essere dannosa non solo per il Nord, ma per l'intero Paese, il nostro emendamento va nella direzione di chiedere la liberalizzazione della disciplina degli accordi bilaterali, in maniera tale che la decisione su dove collocare i voli avvenga secondo precise logiche di mercato che tengano conto dell'effettiva richiesta degli utenti. L'emendamento prevede quindi, in estrema sintesi, che al fine dello svolgimento del servizio pubblico di trasporto aereo con i Paesi esteri, le compagnie aeree, qualora intendano incrementare i collegamenti con l'Italia, ne facciano richiesta all'ENAC. L'ENAC, entro 30 giorni dalla presentazione della richiesta, rilascia la relativa autorizzazione, verificando preventivamente che la richiesta non sia in contrasto con gli accordi bilaterali vigenti. In caso contrario, l'ENAC trasmette nel medesimo termine gli atti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che nei 30 giorni successivi avvia le necessarie procedure finalizzate al raggiungimento dei relativi accordi bilaterali.

In conclusione, l'emendamento 3.0.100 rappresenta sicuramente una discontinuità rispetto al passato, una discontinuità che però è in grado di incidere positivamente sull'intero sistema del trasporto aereo, garantendo che lo stesso si svolga non più secondo logiche centralistiche, ma di mercato. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

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

ADAMO (PD). Signor Presidente, colleghi, voglio anch'io esprimere innanzitutto soddisfazione perché si è scongiurato il peggio per tanti lavoratori, per le loro famiglie, e speriamo – sperare è obbligatorio! – si sia aperta una stagione nuova con questo nuovo soggetto in campo, la CAI, che raccoglie l'eredità di Alitalia.

Come ha ben detto il senatore Marco Filippi precedentemente, di questo si tratta ed è inutile continuare a dire che abbiamo una compagnia di bandiera e che abbiamo in campo Alitalia, perché non è così. Abbiamo una nuova realtà italiana, di cui si apre oggi la scommessa per il futuro sulla sua capacità di stare in campo da un punto di vista industriale. Uso questa espressione perché la stagione che si apre richiede a tutti di ripristinare la verità nei rapporti con i cittadini e con gli operatori.

Questa vicenda si è chiusa positivamente grazie ad un grande sforzo di responsabilità delle parti in causa, a partire da quelle sindacali, quando sono stati isolati i falchi e hanno prevalso le forze della moderazione e del dialogo. Spiace, ma non sorprende, che tra i primi si sia distinto il Presidente del Consiglio, responsabile non ultimo delle condizioni disastrose di Alitalia, del fallimento negli anni del suo Governo dal 2001 al 2006 della possibilità di dare vita, insieme ad Air France e KLM, alla più grande compagnia europea con Alitalia in posizione rilevante. Egli è il responsabile politico del fallimento, solo otto mesi fa, della vendita ad Air France a condizioni unanimemente riconosciute come più favorevoli da tutti i punti di vista, a partire dai costi pubblici gravanti su quelle famose tasche degli italiani da cui Berlusconi avrebbe dovuto tenersi così lontano.

Su questo, come su altri aspetti delle politiche industriali, è già intervenuto il senatore Marco Filippi ed interverranno in modo più competente di me altri colleghi. Desidero pertanto tornare al decreto, perché oggi siamo appunto chiamati a dire se lo trasformeremo in legge e a rispondere al quesito se questo decreto sia una buona legge. La risposta è no e i motivi sono stati così ben sintetizzati dal commissario europeo ai trasporti Tajani nell'audizione di 15 giorni fa da esimerci dal dover aggiungere molto altro.

Per quanto riguarda la trasparenza e la concorrenza, non è prevista nessuna gara pubblica; per quanto riguarda il garante indipendente ed il prezzo di mercato, il prezzo non è ancora chiarissimo mentre, quanto all'indipendenza del garante, sappiamo che Banca Intesa (pur conoscendo l'onorabilità di questa istituzione) è uno dei soggetti della cordata e, nel contempo, uno dei creditori di Alitalia e il principale creditore di Air One, cioè di un altro soggetto.

Per quanto riguarda la totale frattura tra il vecchio e il nuovo senza nessuna commistione, al di là delle dichiarazioni di Berlusconi sulla compagnia di bandiera e del fatto che egli continui a sostenere che è la stessa compagnia che va avanti (mentre ci si chiede di separare nettamente la gestione), la questione dell'*advisor* e dei soggetti che compongono questa cordata (oltre alle considerazioni svolte sugli aiuti di Stato) indica nuovamente che non ci siamo.

C'è di più, però, perché per non adottare direttamente un provvedimento su Alitalia si è scelta la strada della norma generale. Tra l'altro, ho visto con preoccupazione alcuni emendamenti di maggioranza che poi sono spariti e sono contenta di aver sentito dal relatore che, anzi, in Commissione sono stati portati emendamenti tendenti a ridurre la portata generale di questo intervento. Infatti, noi non rischiamo solo di avallare una brutta procedura pur di salvare Alitalia ma di aprire la strada ad una brutta stagione di statalismo assistenzialistico e discrezionale posto nelle mani del Governo al di fuori di una, seppur minima, parvenza di politica industriale.

È la mancanza di questa politica industriale a preoccuparci anche per la soluzione Alitalia e l'insistenza di molti per un *partner* internazionale è motivata da questa preoccupazione, perché per creare una grande compa-

gnia aerea occorre avere le spalle solide da un punto di vista industriale e qualcuno dice, sorridendo e scherzando, che ci vogliono gli aerei. Nessuno dei *partner* CAI ha le spalle così solide e non le ha neanche Air One, che è l'unico soggetto industriale della cordata. È una compagnia piccola, estremamente piccola ma, in compenso, molto indebitata.

Ma ancor di più mi preoccupa la mancanza di un progetto per il nostro sistema aeroportuale: quali strategie, quali funzioni, quale inevitabile riordino? Non voglio approfittare di questa occasione per sollevare la questione inerente all'aeroporto di Albenga, anche se non sarebbe stato inopportuno, signor Presidente, che il Governo anche in questo caso desse una risposta, un chiarimento, smentisse quei pericolosi sovversivi della trasmissione «Annozero» che ci hanno detto cose così terribili; tuttavia chiudiamo questa parentesi. Mi preoccupano Linate e Malpensa (mi rivolgo ai colleghi della Lega e mi dispiace che sia andato via il collega che è intervenuto prima): da febbraio a maggio non abbiamo sentito dire altro che il ridimensionamento di Alitalia su Malpensa e Linate era una sciagura e che qualsiasi proposta sarebbe stata inaccettabile. Prima ho sentito che il collega ha presentato un emendamento, che valuteremo, sulla questione inerente agli accordi bilaterali e vorrei chiedere per quale ragione la Lega non ha sostenuto la nostra posizione in questo senso a febbraio e marzo in consiglio comunale a Milano e in Regione Lombardia: come mai hanno preferito la strada della propaganda?

Almeno tra i senatori lombardi – e spero anche con i colleghi deputati – vorrei che si riaprisse un ragionamento comune per richiedere il ripristino del tavolo di discussione su Milano, vale a dire un ragionamento comune per le infrastrutture che rendano Malpensa un aeroporto credibile, prima di poter condurre una battaglia, anche in vista dell'Expo, senza contrapposizioni con Fiumicino che sarebbero ridicole, senza egoismi localistici, ma anche con la verità. Diversamente, dovete spiegare ai milanesi e ai varesotti perché, come primo punto del federalismo fiscale, debbano pagare i debiti di Alitalia con SEA, nonché la causa che imprudentemente qualcuno ha voluto aprire per propaganda politica: mi riferisco ad una causa per 1.200 milioni che SEA ha aperto con Alitalia. Dovete scusarvi per essere di nuovo credibili su Malpensa! (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni*).

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

CIARRAPICO (*PdL*). Signor Presidente, come abbiamo tutti ascoltato, i relatori di questo disegno di legge e le Commissioni riunite hanno svolto un ottimo lavoro; tuttavia non abbiamo ascoltato un gruppo cospicuo di lavoratori, vale a dire i precari che gravano soprattutto sulla Regione Lazio e sulla nostra Provincia di Roma, dal momento che Fiumicino è piena di lavoratori precari.

Non li abbiamo sentiti, ma i precari esistono; frattanto la più logica delle soluzioni era – e presenterò un subemendamento al riguardo – quella

di raccomandare alle società di gestione aeroportuali di farsene carico. Infatti, non possono farsene carico perché tali società costituiscono una *lobby* fortemente incrostata, in quanto rappresentano gli interessi locali, i clientelismi dei vari Comuni, soprattutto del settentrione, che sono *magna pars* delle suddette società di gestione aeroportuale.

Mi chiedo dunque cosa sia possibile fare per i precari di Fiumicino. Siccome sono i più numerosi, penso valga la pena, con un subemendamento che presenterò in giornata, imporre alle società aeroportuali l'assunzione prioritaria o privilegiata di tutti gli esuberi del personale di terra Alitalia gravanti sul mega aeroporto di Fiumicino. Almeno in questo potremmo in parte proteggerli, facendo cosa sana per la finanza locale.

Le società di gestione aeroportuale soprattutto al Nord sono vere e proprie *lobby* clientelari. Questo non è giusto, anche perché se consideriamo gli *asset* di indebitamento della *bad company* dell'Alitalia l'indebitamento nei riguardi delle società di gestione aeroportuale è notevolissimo. Facciamo in modo, allora, che non assumano più nessuno se non prioritariamente recuperando il posto di lavoro ai precari di Fiumicino. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

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

BONINO (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci troviamo oggi a discutere la conversione in legge di un decreto-legge dal titolo criptico e un po' sibillino, generico, che va sotto il nome di «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi». Tradotto in un linguaggio parlato, che possano capire anche gli italiani, quello che state decidendo, o volete decidere, è in realtà un provvedimento che consente di socializzare le perdite e di privatizzare i profitti. Questo è, così si chiama: oggi per l'Alitalia, nei prossimi sei mesi (speriamo di no) eventualmente anche per altri. Anzi, non vorrei che il limite dei sei mesi suonasse come un appello ad alcune altre aziende di Stato pericolanti a sbriegarsi per poter anch'esse usufruire di questo meccanismo di socializzazione delle perdite e di privatizzazione dei profitti.

Vedete, cari colleghi, con la bacchetta magica si può incantare per un po', ma sparito l'incantesimo i problemi rimangono. Con la bacchetta magica, e cioè con il trasferimento a noi, alla collettività, ai contribuenti, delle ultime passività e del costo sociale dei posti di lavoro che andranno perduti, non si è solo separato con il bisturi il buono e il cattivo, la *bad company* e la *good/new company*, la farina e la crusca, si sarebbe detto una volta. In realtà si è fatto molto di più.

In sequenza: innanzitutto, si è commissariata Alitalia stabilendo che il commissario straordinario può individuare l'acquirente a trattativa privata *intuitu personae*, cosa che mi sembra molto buona, ma che è molto cattiva per le normali regole di mercato che con il precedente Governo avevamo perlomeno cercato di seguire.

In secondo luogo, si autorizzano concentrazioni di mercato altrimenti vietate, ancorché comunicate all'*Antitrust*, però pregando quest'ultima di essere poco «anti» e molto *trust*, e vi seguirà.

Terzo: si copriranno di ammortizzatori sociali biblici migliaia di lavoratori, applicando a loro (e solo a loro, almeno per il momento) regole e compensi mai ricevuti da altri. Buon per loro; un po' meno per il resto dei lavoratori di questo Paese.

Quarto: si esentano a posteriori amministratori, componenti dei colleghi sindacali e quant'altri da qualunque responsabilità per fatti commessi in quanto dirigenti a vario titolo di Alitalia. Insomma, una specie di amnistia, emanata per decreto, ad effetto retroattivo. Quindi, di chi è mai la colpa di anni di «profondo rosso»? Della società, ci viene detto. Ma di quale società parliamo? Di quella con la maiuscola o forse si vuol parlare della società *tout court*, cioè di tutti, degli italiani, o magari di qualche straniero che passava di là? Certo, dite in questo decreto, non è dei pur italianissimi amministratori che si sono succeduti fin qua. Molto bene. Siamo di fronte, insomma, ad una specie di *todos caballeros*: chi ha dato ha dato, chi ha avuto ha avuto, oggi si riparte. Ma certo ai creditori va meno bene, perché nel *cupio dissolvi* dell'azienda (la *bad company*, beninteso, quella a cui non sono garantite le magnifiche sorti e progressive) ai creditori, temo, andrà un po' meno bene.

Intendiamoci, colleghi: qui nessuno gioca al tanto peggio, tanto meglio. Noi radicali non siamo fatti di questa pasta; io non sono fatta di questa pasta. Però, nel momento conclusivo, in cui si raffazzona o si salva il salvabile, va detto chiaramente non solo quale era l'altra possibile ipotesi, ma anche quante regole sono state e sono stravolte, violate, messe da parte, nell'interesse non della collettività ma di alcuni pochi.

Si dice che serve una compagnia italiana per il turismo: ma quali turisti volete far volare da Milano a Roma, da Roma a Milano ed eventualmente da Milano a Palermo? A noi serve gente che venga dalla Cina, dall'India, da Paesi del Golfo; serve avere una compagnia o una rete perché gli italiani possano andare in India, Cina Brasile, Sudafrica e non da Roma a Milano o da Milano a Roma, visto che fra poco sarà meglio andarci in treno. Non c'entrano i turisti in tutta questa vicenda. C'entrano degli italianissimi privilegi e degli italianissimi interessi.

Non intendo neppure partecipare alla disputa se sia meglio farsi correggiare da Air France e da Lufthansa. Non è questo che mi interessa. Dico però che anche la *bad company* è italiana, non è una specie di Callimero nero: la *bad company* è italiano anche lei. I debiti ammontano a circa 3 – 4 miliardi: forse avremmo potuto utilizzarli per altri ed entrare a far parte da subito di quella rete globale dei trasporti aerei in cui io temo l'italianità durerà per poco. Ho come l'impressione che i nuovi *partner* che entreranno – Air France, Lufthansa e quant'altri – tra qualche anno la compagnia la compreranno. Forse era meglio risparmiare 4 miliardi ed entrare da subito in questo *network* di trasporto aereo globale.

Pertanto, ciò che mi interessa sottolineare nel momento in cui siamo chiamati a discutere questo decreto-legge è di mettere semplicemente in

luce come queste regole siano state stravolte. Io infatti ci credo alla correnza del mercato e non perché me lo dice la signora Kroes ma, perché credo che quello sia il fondamento anche del benessere che abbiamo costruito. Le regole ci sono, violarle non è mai foriero di una maggiore apertura e di una programmazione di un futuro più solido.

Non so come andrà a finire il passaggio a Bruxelles. Quello che so è che così com'è congegnato Bruxelles è sotto gli occhi di tanta gente, anche di altre compagnie che terranno giustamente gli occhi bene aperti. Avevamo negoziato altra cosa, ma certo dopo la capitalizzazione e tutta questa bella impresa stiamo parlando di altro. Ed io temo fortemente, per quanto capisco di regole europee, che ciò venga riconosciuto come aiuto di Stato, quindi illegittimo e di conseguenza non so bene chi dovrà restituirlo. Insomma, un pastrocchio. Un pastrocchio francamente caro, carissimo, senza prospettive.

Non è questo che possiamo approvare, pur con tutto lo spirito che volete. Salvare il salvabile va bene, ma sappiano gli italiani che si poteva far altro, di più e meglio e che il combinato disposto della rigidità sindacale con una demagogia da campagna elettorale (la politica è entrata infatti pesantemente in questa scelta, il presidente Berlusconi ha detto e ripetuto: «ci penserò io») ha generato un pasticcio. E ritengo che tale pasticcio non sia francamente propedeutico a nessun futuro serio di una presenza italiana in un settore così delicato come è al trasporto aereo globale. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Toni. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli senatori, rappresentanti del Governo, è un po' triste parlare in un'Aula vuota. Comunque, a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori non posso che esprimere un parere fortemente negativo sul provvedimento per una molteplicità di ragioni sia di carattere tecnico che politico. Cercherò di sintetizzarle.

La questione di fondo riguarda un dato incontestabile e cioè che con il decreto-legge che stiamo discutendo il Governo Berlusconi non ha soltanto minato il principio della certezza del diritto, arrivando addirittura a sospendere molte di quelle regole democratiche che oggi rappresentano i capisaldi della nostra legislazione sulla tutela della trasparenza e della concorrenza dei mercati nazionali, ma ha anche convinto il popolo italiano di una serie di aspetti che niente hanno a che fare con quello che, con riferimento al caso Alitalia, è realmente accaduto.

La verità è che il Governo, contravvenendo ai più basilari principi del rispetto delle prerogative parlamentari, ha brutalmente derogato alle principali norme *antitrust* in materia di concentrazione e, affossando i poteri dell'Autorità garante, ha autorizzato espressamente e per legge tre anni di situazione di monopolio per favorire una singola cordata di industriali.

Ciò è accaduto per due motivi essenziali. Innanzitutto, in questo modo il Governo Berlusconi vuole consentire al commissario straordinario la vendita dell'azienda in tempi brevissimi e a trattativa privata, cosa im-

possibile sino ad oggi in quanto ogni vendita presupponeva una gara pubblica che si doveva concludere con l'assegnazione di beni al migliore offerente. In secondo luogo (come già evidenziato, ma intendo qui ribadirlo), il Governo intende consentire la vendita di Alitalia in deroga all'*antitrust*, cosa ugualmente impossibile fino ad oggi, e CAI ha – o dovrebbe avere – anche le rotte di Air One, con le quali creerà posizioni certamente dominanti o di puro monopolio.

Ciononostante, le offerte CAI ed Air France non potranno mai essere definite equivalenti dal punto di vista strettamente finanziario perché per acquistare Alitalia Air France era disposta a mettere in campo denaro da spendere per l'acquisto degli aerei e delle rotte di Alitalia, come onere per il pagamento dei creditori di Alitalia ed anche come investimento nell'azienda successivo all'acquisto. Ipotizzando pure che gli investimenti successivi all'acquisto di Alitalia possano risultare identici in entrambi i casi, la diversità radicale tra le due offerte, e segnatamente quelle di CAI e di Air France, risiede nel fatto che mentre Air France comprava le azioni e si assumeva l'onere di pagare i creditori perché la società restava in vita, la CAI comprerà – come è ovvio, visto che Alitalia è una società di fatto fallita – solo l'attivo, la *good company* (come è stato affermato), senza debiti e dunque non pagherà nulla in termini di oneri per il pagamento di tutti i creditori Alitalia.

Ad ogni modo, illustri colleghi, solo questo Governo poteva prevedere regole *ad hoc*, direi *ad personam*, per l'alienazione dei beni dell'impresa, in spregio alle norme sulla valutazione indipendente, sulla pubblicità e sul vincolo del migliore realizzo nella cessione dei beni. Solo questo Governo poteva dettare regole a tutela di specifici azionisti e obbligazionisti, violando il principio della *par condicio creditorum* e quello della generalità ed astrattezza della legge.

L'ultimo aspetto è poi di eccezionale gravità e al riguardo mi auguro che ci sarà – ma ne dubito – una presa di coscienza almeno dei rappresentanti in Parlamento della maggioranza. L'articolo 3 del decreto-legge n. 134 del 2008 contiene tre esimenti, tre esoneri da responsabilità, a favore dei soggetti coinvolti nella gestione del gruppo Alitalia.

La prima esimente riguarda la responsabilità degli amministratori, dei sindaci, dei dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari di Alitalia-Linee aeree italiane Spa e Alitalia servizi Spa e delle società da queste controllate, con riferimento ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere dal 18 luglio 2007 e fino all'entrata in vigore del decreto-legge il 28 agosto 2008, n. 134. La prima esimente è quindi limitata ai comportamenti, atti e provvedimenti volti a garantire la continuità aziendale delle predette società. La responsabilità è posta a carico esclusivamente delle società commerciali ed è esclusa persino quella penale.

La seconda esimente è invece relativa alla responsabilità amministrativo-contabile dei citati soggetti, nonché dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici, cioè a dire che nessuno potrà essere più ritenuto colpevole di niente, si deresponsabilizzano tutti e non

si dice se esista o meno una qualche specificazione dell'ambito soggettivo dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici.

Andiamo avanti, cari colleghi, perché l'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 3 introduce la terza esimente, riferendola ai soggetti coinvolti nello svolgimento di funzioni di amministrazione, direzione e controllo, nonché di sindaco o di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. In buona sostanza, viene escluso che i comportamenti posti in essere da tali soggetti possano costituire motivo per ritenere insussistente il possesso dei requisiti di professionalità richiesti per lo svolgimento di tali funzioni in altre società.

Questo è quello che dice il decreto, che solo per questi ultimi aspetti deve considerarsi del tutto incostituzionale, perché né l'articolato, né la relazione governativa legata al disegno di legge di conversione del decreto-legge spiegano la ragione della previsione della data del 18 luglio 2007. A questo punto il Governo deve prendersi le sue responsabilità perché ha aperto un varco pericolosissimo, senza contare che la Corte costituzionale, con varie pronunce, anche recenti del 2007 e 2008 (sentenze 128/2008 e 171/2007) con riferimento alla sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza delle disposizioni contenute nei decreti-legge, ha ribadito che l'esistenza di tali requisiti non può essere sostenuta da una mera e apodittica enunciazione, ma deve trovare puntuale spiegazione nella motivazione del decreto-legge.

Ma di questo al Governo non importa nulla perché una volta capito che in questo Paese leggi *ad personam* possono essere varate tranquillamente, cosa si fa? Le si deve solo applicare a chiunque e stavolta è toccato a soggetti politicamente nominati o indicati. Di conseguenza, gli eventuali creditori di Alitalia non potranno prendersela con nessuno perché gli unici creditori ammessi al Fondo di garanzia previsto dal decreto saranno solo gli azionisti e gli obbligazionisti di Alitalia e non sappiamo neanche fino a che punto, visto che è alimentato con i fondi dormienti destinati a ristorare le vittime del tracollo Parmalat.

Ci troviamo dunque di fronte ad un provvedimento che descrive una procedura fortemente dirigista (altro che liberale!), pensata solo ed esclusivamente per le grandi imprese che operano nei servizi pubblici, che pur tuttavia non risolve il problema Alitalia e anzi lo aggrava, ma soprattutto che riserva ai creditori un ruolo del tutto marginale e delle scarse se non inesistenti possibilità per essi di recuperare i propri crediti.

Per questi motivi e tantissimi altri che si legano tutti al modo dissennato con il quale il Governo Berlusconi sta portando avanti le proprie iniziative, il Gruppo dell'Italia dei Valori esprime fin da ora un voto contrario al provvedimento al nostro esame. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni*).

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

SANGALLI (PD). Signor Presidente, onorevoli senatori, rappresentanti del Governo, in premessa di questo rapido intervento, che sarà molto

critico nei confronti di questo provvedimento, voglio dire che la criticità nei confronti del provvedimento non vuole sottovalutare la necessità di un'azione importante ed ampia per il salvataggio dell'Alitalia, ma ritengo che si sia seguita, in questa vicenda, la strada meno trasparente, la più onerosa, certamente la meno professionale. La vicenda dell'Alitalia rappresenta, più che un caso industriale, quasi una metafora generale, analisi ed insieme sintesi del nostro Paese. Come ha detto autorevolmente il ministro Tremonti, essa è quasi un'autobiografia dell'Italia, ma io aggiungo: un'autobiografia di un Paese che continua ad essere sospeso tra un passato che non passa e un futuro che non arriva.

Il cataclisma che è nato sul mercati finanziari mondiali in questi giorni vede il nostro Paese coinvolto pesantemente, così come tutti gli altri Paesi occidentali, dagli effetti derivanti dalla crisi finanziaria: basti pensare all'andamento della Borsa, al panico tra i piccoli risparmiatori, che vedono in forse la tenuta delle stesse banche in cui hanno i loro depositi, e – lo devo dire perché vengo da quel mondo – alla piccola impresa alla ricerca di credito per fare investimenti indispensabili in una fase recessiva e che in questo momento non si trovano se non a prezzo di garanzie patrimoniali nettamente sovrastanti il credito concesso.

Si dà ora la colpa ai mercati, alla mancanza di regole, all'ininfluenza delle autorità politiche ed economiche. Vorrei dirlo: i teorici della deregolamentazione, quelli del meno Stato e più mercato, sono coloro che oggi, cambiando faccia brillantemente, ci raccontano di una visione, di una cultura che prevede più Stato e meno mercato. In realtà, i mercati sono stati trasformati in giungle piene di trappole, per i risparmiatori, i cittadini e gli operatori economici, date da una deregolamentazione fortemente sostenuta – lo devo dire con chiarezza – dalle destre che governano il nostro Paese, così come da quelle che governano gli Stati Uniti d'America.

E l'Alitalia è l'eclatante esempio di un fallimento politico che è perfino più grave, perché sembra che nessuno se ne renda conto. In discussione non vi è il salvataggio della compagnia, cui avrebbe provveduto in realtà già la fusione con Air France-KLM, peraltro nel pieno rispetto delle regole della trasparenza e anche della necessaria collocazione della compagnia in un'importante *partnership* internazionale. La discussione si è spostata sul tema della sua italianità e sull'uso elettorale che il Presidente del Consiglio ha fatto di questo argomento: è saltata per la convergenza di cinismo politico, da un lato (quello del Governo), e – perché non dirlo – dei vari conservatorismi e miopie corporative, dall'altro.

Il risultato è che quella che era una pura operazione industriale si è trasformata in un drammatico salvataggio, per altro condotto con prepotenza mediatica, di cui ovviamente tutti ci sentiamo partecipi, condotto dal Governo in maniera non solo davvero molto poco trasparente, ma anche certamente pochissimo professionale. Ciò che prima veniva acquisito nel suo complesso, cioè la compagnia con i suoi crediti ed i suoi debiti, oggi viene ceduto separatamente: da un lato, si cede – come ricordava la senatrice Bonino – un'azienda senza debiti, con nessun esubero di personale e gli *asset* positivi, che va alla cordata degli imprenditori patriottici

opportunamente reclutati e prericompensati, e, dall'altro, si riuniscono in una *bad company* tutti i debiti, gli esuberi e quanto si deve ai diversi creditori. La *bad company*, sulle spalle del contribuente, la *new company* sulle spalle, appunto, di questa cordata di imprenditori patriottici: un'operazione tutt'altro che di mercato, che si concretizzerà realmente solo quando entrerà in questa compagnia un partner straniero, cioè quello che farà perdere l'italianità della compagnia stessa.

Se qualcuno si è preso la briga di leggere il piano industriale presentato, avrà notato che il gruppo di imprenditori che entrano in campo si prefigge una gestione di medio periodo della compagnia ed un controllo per alcuni anni, salvo poi metterla nella disponibilità del mercato. D'altra parte, si tratta di una società per azioni: come delimitare in essa il fatto che le quote possono venire acquisite da partner stranieri? In realtà, quello che succederà è che, dopo questo piano industriale, la gestione operativa della compagnia sarà in mano al partner straniero, che è l'unico che ha le competenze per poter restare sui mercati internazionali e, di fatto, la gestione non sarà italiana, ma per di più anche la proprietà ed il controllo diventeranno molto presto non italiani.

Per fare tutto questo, si è dovuto ampliare la legge Marzano: le motivazioni di contrarietà sono state espresse da tanti, perciò non voglio usare il tempo per dire cose già dette; voglio però ricordare solo un aspetto, e cioè che la legge Marzano interviene sulle imprese con oltre 500 dipendenti e oltre 300 milioni di euro di indebitamento, in crisi industriale e finanziaria: interviene, quindi, sullo 0,4 per cento delle imprese italiane, perché tante sono quelle con più di 500 dipendenti. Devo dire che questa operazione dell'Alitalia viene guardata con tanta ammirata simpatia – e lo dico sottolineandone l'ironia – dalla quantità di piccole imprese italiane che non hanno ciambelle di salvataggio né buone uscite per i propri dipendenti, se non uno o due mesi di liquidazione, e che quando si sono trovate di fronte al tema dell'italianità, in un'altra circostanza (per esempio, nella salvaguardia delle banche), pensando di avere in quel modo di fronte a sé un sistema che potesse accompagnarle nel loro sviluppo, hanno visto invece, sullo stesso tema, saltare un governatore della Banca d'Italia e progetti di italianità delle banche stesse e che l'italianità talvolta è importante e talvolta no.

Devo dire che è davvero preoccupante che si salvaguardi l'italianità in un settore nel quale bisognerebbe avere il massimo di internazionalità, mentre non la si è salvaguardata in settori in cui oggi si dimostra che sarebbe stato necessario avere più attenzione al nostro Paese e meno agli egoismi, agli *asset* e ai diversi protagonisti che in certi momenti sono stati messi in campo.

Ebbene, è davvero un capitolo triste per l'Alitalia, per le piccole imprese ed anche per la dignità delle istituzioni nazionali. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Spadoni Urbani. Ne ha facoltà.

SPADONI URBANI (*PdL*). Signor Presidente, colleghi senatori, esponenti del Governo (ne è ancora rimasto uno presente), fu il ministro Marzano, come abbiamo ricordato e sentito ricordare da molti di coloro che sono intervenuti prima di me, a comprendere la necessità di intervenire per la ristrutturazione di grandi aziende in situazione di grave crisi. Egli emanò il decreto-legge n. 347 del 2003, poi convertito nel 2004 con la legge n. 39. Quella norma modificava un preesistente decreto legislativo del 1999, il n. 270, che consentiva alle grandi imprese in crisi di avvalersi di procedure di ristrutturazione economiche e finanziarie più efficaci.

Oggi, con l'atto in parola, non solo in relazione alla questione Alitalia, che pure è diventata paradigmatica, si vuol dare alle grandi imprese in crisi la possibilità di proseguire, per quanto possibile, ad una parte delle attività con la procedura di cessione di complessi aziendali prevista alla lettera *a*) del comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 270 del 99, sulla base di programmi di ristrutturazione in pieno accordo condiviso con i dipendenti.

Certo la previsione legislativa non è tutto. Abbiamo visto – mi si consenta un richiamo all'immediato passato – come la trattativa Alitalia sia stata molto difficoltosa. Non tutte le sigle sindacali rappresentative hanno condotto una trattazione sempre lineare e corretta. Solo la volontà del Governo, di questo nostro Governo Berlusconi, ha permesso di restituire il lavoro, considerando l'indotto, a 35.000 persone – e non so se dico poco! – che si sarebbero trovate per strada senza aiuti di alcun genere.

La polverizzazione sindacale è evidente; richiederebbe una sollecita riflessione condotta sotto più profili culturali intorno alla tradizionale nozione di confederalità – è un terreno sdruciollevole e difficile – come peraltro già previsto dall'articolo 39 della nostra Costituzione repubblicana.

Ma non solo la frammentazione è stata alla base delle difficoltà. Va ripensata la rappresentanza dei lavoratori, come ha mostrato anche la vicenda dei confederati spaccati al loro interno (lo abbiamo visto in questi venti giorni) tra chi si è comportato e ha tenuto posizioni responsabili e cooperanti, come CISL, UIL e UGL, e una CGIL riottosa, più partito che sindacato, in termini di modalità e di presenza al tavolo delle trattative. Non si può permettere, a mio avviso, che tra le maestranze passi l'idea che il sindacato vero sia quello del no più riottoso e più forte. Fare sindacato è in primo luogo un atto di responsabilità, è farsi carico delle istanze degli altri e degli interessi generali e non è sembrato che la CGIL e alcune sigle degli autonomi si siano prontamente fatti carico delle istanze dei più deboli, mentre si è certamente cercato di perpetuare privilegi e storture a carico della collettività. Voglio stendere un velo pietoso nei confronti di aspiranti *premier* che non sanno comportarsi da leader.

Ciò detto, tornando al provvedimento in discussione, vorrei sottolineare come esso preveda una serie di modifiche per snellire il decreto-legge n. 347 del 2003, sia adeguandolo a nuove procedure, sia semplificandolo. Riveste particolare valore, a mio avviso, il contenuto dell'articolo

1, comma 13. Mi pare che, senza stare a descrivere minutamente il nuovo sistema di ammortizzatori sociali, sintetizzando si possa affermare che esso rappresenti un buon passo in avanti nell'interesse di tutti i lavoratori.

Inoltre – e la clausola è a favore delle maestranze dell'Alitalia – si prevede che con riferimento ai lavoratori destinatari di trattamenti di integrazione salariale straordinaria o di mobilità si applichino, in favore del datore di lavoro che li assume, gli incentivi al reimpiego previsti dalla disciplina generale per i soggetti in mobilità. Non si sono quindi fatti strappi, ma si è seguita la normativa.

L'articolo 2 prevede per i lavoratori del trasporto aereo posti in mobilità fondi aggiuntivi per 30 milioni di euro all'anno. Si estendono poi i termini massimi – senza entrare nei particolari, l'abbiamo detto in tanti – della durata della cassa integrazione straordinaria: l'intervento di integrazione salariale potrà essere concesso fino a 48 mesi e il trattamento di mobilità fino a 36 mesi. Tali limiti massimi sono ammessi indipendentemente, naturalmente, dall'età anagrafica e dal luogo geografico di provenienza. Si tratta di importanti benefici che potranno essere accordati con immediatezza e con certezza.

Voglio qui rispondere a valutazioni svolte in Commissione: è difficile pensare di poter fare di più, coinvolgendo nel provvedimento anche i lavoratori precari. I vincoli contrattuali e normativi non lasciano spazio per l'ulteriore estensione degli ammortizzatori. Dico questo proprio per rispondere a chi, per non votare il parere in Commissione, ha sostenuto che bisognasse pensare a queste misure anche per i precari: la legge non ce lo consente.

Parte significativa del provvedimento è quella relativa alla deroga all'articolo 62 del decreto legislativo n. 270 del 1999: per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali il commissario straordinario può individuare l'acquirente con il sistema della trattativa privata tra i soggetti che garantiscono la continuità del servizio, la rapidità dell'intervento e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale, nonché dai trattati sottoscritti dal nostro Paese.

Il prezzo di cessione giustamente è legato e non può essere inferiore a quello del mercato. Non entro nel merito delle esimenti, *ex articolo 3* – ne avete già parlato – che vedo come atto necessario in questa occasione mentre è importante la tutela dei piccoli azionisti e degli obbligazionisti. Un segnale d'attenzione nella filosofia di questo Governo è, infatti, la tutela dei piccoli azionisti ed obbligazionisti.

Nel complesso ritengo che l'atto in oggetto risponda alle necessità di affrontare le crisi aziendali delle grandi imprese in maniera più rapida e con più strumenti, oltre che con una maggiore tutela delle maestranze, anche se le grandi imprese – è stato ricordato nell'intervento precedente al mio – non sono poi così numerose rispetto al grosso tessuto delle piccole e medie, di cui è invece ricco il nostro Paese.

La crisi di una grande impresa – che in genere ha un significativo indotto – può creare localmente un impoverimento generale e generaliz-

zato per un'intera comunità ed un *vulnus* alle capacità di penetrazione del Paese a livello internazionale.

Se non è giusto, anche alla luce delle esperienze passate – e ce ne sono tante che si potrebbero ricordare – che lo Stato sostenga indefinitamente aziende decotte, se non è possibile sulla base della normativa europea questo tipo di intervento dobbiamo concedere e prevedere che non si debba tagliare tutta una pianta se solo una parte di qualche ramo è secco. Quello che ad una piccola impresa sarebbe difficile pensare, in una grande azienda, se può essere reso possibile mettendola nelle condizioni di operare, agire e produrre profitto da redistribuire, deve diventare realizzabile nell'interesse del Paese.

Le chiedo ancora trenta secondi, Presidente, solo per commentare l'intervento del senatore Ciarrapico, con il quale sarei d'accordo. Quanto da lui evidenziato è segno di buona gestione ma non può essere vincolato per legge.

Vorrei poi rispondere a tutti coloro che hanno definito questa operazione un pasticciaccio ... (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

PRESIDENTE. La prego di concludere.

SPADONI URBANI (*PdL*). Concludo, Presidente. Non c'è nessuna altra ricetta. Il presidente della CAI ci ha invitato ad avere fiducia nella nostra vitalità, nella nostra capacità di intraprendere e nella capacità delle imprese italiane di saper scegliere con calma in merito alla *joint venture*, qualora dovesse servire, affinché sia veramente operante.

Pertanto, rigettando l'aria iettatoria che dall'opposizione viene nei confronti di questo atto, annuncio il mio voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

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

DONAGGIO (*PD*). Signor Presidente, signori del Governo, colleghi, vale la pena di ricordare che la crisi di Alitalia viene da lontano e se vogliamo trovare un punto di partenza significativo dobbiamo ritornare al primo Governo Berlusconi, quando il ministro degli esteri Ruggiero si dimise a seguito della decisione del Governo di uscire dal progetto Airbus. Con quella scelta il Governo Berlusconi condannava Alitalia ad essere solo un'azienda di servizi e non un volano di politica industriale, alla pari con le grandi compagnie nazionali di partenariato che su quel progetto in quel momento investono, si ristrutturano e assumono così una posizione dominante sul mercato.

Il secondo passaggio cruciale al quale ci si sottrae è l'accordo con KLM. In nome della italianità, allora come ora, si fece fallire un'intesa che, in coincidenza con l'individuazione di Malpensa come *hub* europeo, avrebbe consentito un'alleanza da posizioni più dignitose e sicuramente più vantaggiose per il Paese. Certo, si dovevano riposizionare gli aeroporti

di Linate e Fiumicino, ma sarebbe stata una svolta di qualità del nostro sistema di trasporto aereo con beneficio per i cittadini ed i contribuenti. La Lega è in prima fila a far fallire il progetto Malpensa, e su questo terreno trova ottimi alleati, a Milano come a Roma, e la conseguenza è il declino ancor più veloce sia di Alitalia che di Malpensa.

Le gestioni che si alternano durante l'ultimo Governo Berlusconi, a partire dalla presidenza Bonomi, sono segnate dall'incompetenza e dall'inefficienza, che si possono così riassumere: quote di mercato drammaticamente in calo dal 2001 sia sui voli domestici che internazionali; difficoltà di incremento della produzione; recupero di produttività solo teorico a fronte dell'assenza di una flotta adeguata; inefficienza dei processi operativi e sovrastima dei ricavi; degrado dei processi tipici del vettore in termini di organizzazione, processi e competenze, a seguito soprattutto delle dissennate uscite di manager e quadri, sostituiti con soggetti estranei al trasporto aereo. Non il costo del lavoro, ma l'inefficienza complessiva del sistema operativo aziendale ha prodotto la situazione che sta di fronte a noi.

L'ultimo colpo di grazia al mantenimento di una compagnia unitaria ed integrata è l'azione svolta dall'attuale presidente del Consiglio Berlusconi, allora capo dell'opposizione, nel far fallire l'intesa con Air France.

La situazione di oggi non è il risveglio delle capacità imprenditoriali italiane, bensì un ricatto con il quale si obbliga il Paese a buttare 2 miliardi di euro dei contribuenti italiani in un progetto di corto respiro e di fronte al quale stanno incognite pesanti, tutte da verificare nel prossimo futuro.

Dopo tanto discutere, dopo aver cercato di scaricare di volta in volta le responsabilità del vostro Governo sull'opposizione, sui sindacati, in particolare sulla CGIL, sugli imprenditori pavidi e sulle banche, non avete ancora detto al Paese la verità su alcuni punti cruciali.

Ve lo abbiamo chiesto nelle Commissioni, sia quelle in seduta congiunta alla Camera, sia quelle del Senato, ma voi continuate a mentire al Paese e al Parlamento. Vi chiediamo ancora una volta: quanti sono gli esuberi? È un dato sul quale continuate a tacere. Alitalia insieme ad Alitalia Servizi ed Air One hanno, la prima, 19.350 e, la seconda, 3.200 dipendenti; insieme fanno 22.550 dipendenti. La nuova compagnia ne assumerà 12.500, gli esuberi dichiarati sono 3.200 circa: e gli altri 7.000 che fine fanno? Chi sono e in quali attività sono collocati? Ed i lavoratori stagionali e temporanei, cioè quelli precari, utilizzati ormai da anni per far fronte ai picchi delle concentrazioni di traffico estivo e turistico, quanti sono e per loro quali tutele? E tutto l'indotto diretto e indiretto che ruota attorno a tante piccole e medie imprese a quali conseguenze andrà incontro? La Camera di commercio di Roma ha fatto una previsione di una perdita di circa 30.000 posti di lavoro nell'indotto del trasporto aereo romano.

A tutti questi interrogativi nel vostro decreto-legge avete risposto allungando la cassa integrazione da cinque a sette anni, oltretutto differenziando il mondo del lavoro all'interno delle situazioni di crisi, come se

perdere il posto di lavoro tra un lavoratore di Alitalia e quello di un'impresa in crisi fosse una cosa diversa. Ma ci tornerò!

Ora mi interessa sottolineare come la tanto dileggiata cassa integrazione, fonte di sperperi e di sfruttamento delle risorse pubbliche, secondo la vostra propaganda di questi anni, diventa la vostra unica proposta per gli esuberi diretti a tempo indeterminato lasciando al loro destino tutti gli altri, di fronte ad una crisi che ridimensiona il nostro trasporto aereo e le attività ad esso collegate.

E come se non bastasse prevedete il contestuale assorbimento di Air One che, come ha recentemente scritto «Il Sole-24 ORE», a fronte di un fatturato di 800 milioni, ha circa 1 miliardo di euro di indebitamento in base al quale ben sette gestioni aeroportuali hanno inviato intimazioni di pagamento, a partire da SEA per ben 21 milioni di euro.

L'accordo sindacale era vitale per uscire dal guaio in cui avete messo il nostro trasporto aereo e il suo principale vettore, ma anche su questo difficile passaggio la confusione e la divisione del Governo hanno rischiato di complicare la conclusione di un'intesa essenziale alla soluzione dell'attuale fase.

Presidenza della vice presidente MAURO (ore 12,05)

(*Segue DONAGGIO*). Al senso di responsabilità del sottosegretario Letta e del ministro Matteoli ha fatto riscontro la reiterata animosità verso la CGIL del ministro Sacconi. Dai tempi del Patto per l'Italia è fuori discussione che questo Ministro non ha le caratteristiche per condurre in porto vertenze delicate che hanno bisogno di equilibrio e di assenza di preconcetti ideologici.

Come ci si può fidare che sarete in grado di guidare il difficile processo che si apre con l'avvio della nuova compagnia, se avete al vostro interno comportamenti così apertamente divaricanti?

Il provvedimento che fa da sostegno a questa scommessa è inadeguato, confuso e pericoloso. Chiedete mani libere, assenza di regole e di controlli e, nel contempo, assistenzialismo e centralismo di Stato sono gli unici strumenti che sapete utilizzare per salvare ciò che resta di Alitalia e di Air One.

Ma nella difficile crisi che attraversa il Paese ci sono anche altre aziende nelle stesse condizioni. Per citare le più drammatiche che io conosco, la SIRMA e l'INEOS di Porto Marghera o il Linificio di Noventa di Piave. Perché non estendere anche a loro il trattamento di salvataggio di Alitalia? Quei lavoratori se lo aspettano, come tanti altri preoccupati del proprio futuro.

Dovete sapere che avete alimentato delle aspettative che esploderanno nei prossimi mesi con l'aggravarsi della crisi di molte imprese, visto il vertiginoso aumento delle ore di cassa integrazione degli ultimi mesi.

Inoltre, la formulazione del decreto-legge, che individua come destinatari del provvedimento tutte le aziende che operano nel campo dei servizi essenziali, si applicherà anche a Ferrovie dello Stato, Telecom Italia o alle gestioni aeroportuali?

Da opposizione responsabile quale siamo abbiamo cercato di operare per salvare il salvabile, ma non può essere approvato un provvedimento che ha volutamente il segno dell'arroganza e dell'incapacità di affrontare con scelte di alto profilo un settore vitale per il Paese, nonostante il grande sacrificio sociale ed umano che ad esso viene richiesto.

Il danno che l'operato del presidente Berlusconi ha fatto al Paese sta di fronte a noi. Per quanto riguarda il nostro Partito, abbiamo lavorato responsabilmente per evitare un ulteriore fallimento, per salvare il salvabile, ma non sarà possibile per voi continuare con questa superficialità e improvvisazione senza compromettere in maniera sostanziale la strada del risanamento e della speranza di ripresa della crescita della nostra economia. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

BUGNANO (*IdV*). Signora Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, al rientro dal periodo feriale abbiamo trovato ad attenderci l'ennesimo dei decreti-legge presentati dal Governo, che questo Governo instancabile, in spregio al dettato legislativo che vuole che il decreto-legge debba essere adottato solo in casi straordinari di necessità e urgenza, ormai ci ha abituati ad utilizzare come strumento ordinario per la sua azione politica.

La straordinarietà dello strumento normativo del decreto-legge, sappiamo tutti, si riconduce alla deroga al principio di rappresentatività, in quanto sottrae al Parlamento l'esercizio della funzione legislativa. Eppure questo Governo usa ed abusa di questo strumento e lo piega a suo uso e consumo.

È quello che è avvenuto, cari colleghi, anche sul decreto oggi all'esame dell'Aula, dal titolo «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi», sottotitolo «disposizioni urgenti in materia di Alitalia». Già, perché c'è da chiedersi quale fosse l'urgenza di riformare per l'ennesima volta – se di riforma vogliamo parlare – la normativa sulle grandi imprese in crisi, tra l'altro introducendo pericolosissime deroghe alla disciplina a tutela della concorrenza sui mercati economici. Nessuna, non vi era alcuna urgenza. L'unica vera urgenza, viceversa, era quella di risolvere la vicenda Alitalia, di salvaguardare molti posti di lavoro, di tutelare molti creditori. Ma per fare questo non c'era bisogno di un decreto-legge che facesse finta di occuparsi di possibili «n» casi di grandi imprese in crisi, quando invece era chiaro che quel provvedimento

era stato fatto per Alitalia. Tanto ciò è vero, cari colleghi, che tutte le audizioni svolte nel corso dei lavori della Commissione hanno riguardato soggetti venuti non già ad esaminare il decreto e a darci il loro parere in proposito, ma a parlarci di Alitalia.

E allora, perché usare un decreto-legge a copertura, quando a risolvere il caso Alitalia si sarebbe potuti arrivare lo stesso in tempi certi e con migliori soluzioni con altri strumenti, come il precedente Governo stava facendo? Un mio pensiero ce l'ho: era un'operazione troppo cara al presidente Berlusconi, tanto che da tempo la preannunciava. Dunque, bisognava far vedere i muscoli anche in questa occasione, fare in modo che l'operazione fosse un prendere o lasciare per tutti (lavoratori, sindacati, creditori, forze politiche di opposizione comprese), un'offerta da non poter rifiutare, comprimendo poi i ritmi e i tempi dei lavori di Commissione perché il decreto va convertito entro 60 giorni. E certamente l'opposizione non potrà fare più di tanto, né assumersi la responsabilità della mancata conversione del decreto.

Ma dobbiamo dircelo, cari colleghi, e mi rivolgo anche a voi, colleghi della maggioranza, non possiamo essere contenti di questo modo di agire. Non possiamo accettare che si sottragga ai sindacati e alle forze politiche di opposizione il loro ruolo, attraverso una vera e propria azione di terrorismo psicologico, come è avvenuto nel caso Alitalia.

Abbiamo passato grandi settimane a leggere i giornali e a sentire i telegiornali: Alitalia è salva! In realtà Alitalia non esiste più: è una società in liquidazione che è stata regalata, a nostre spese, ad una cordata di imprenditori che pare non avere alcuna competenza specifica imprenditoriale, né alcun interesse specifico sui voli, ma sicuramente molte competenze nei rapporti con la politica.

Tutti presi quindi dal salvataggio di Alitalia, che non è salva, perché abbiamo detto che non esiste più, e che ci costerà più di 3 miliardi di euro, pari al taglio della spesa per la scuola nei prossimi anni.

Non era affatto inevitabile che finisse in questo modo: se si fosse messa sul mercato internazionale la parte sana di Alitalia, probabilmente la nostra compagnia di bandiera avrebbe visto molti vettori stranieri interessati, come Air France, Lufthansa, British Airways. Del resto, se Air France era disponibile a comprare Alitalia pur con i suoi debiti ed esuberi (tranne 2.000 persone), figurarsi se non sarebbe stata disponibile a comprarla senza i debiti e gli esuberi, così com'è stata regalata alla CAI!

Vedete, il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende di più di quello che incassa, prima o poi esce dal mercato per liquidazione o fallimento.

In primavera il mercato aveva già decretato la morte di Alitalia, che perdeva da anni. Le riserve di liquidità erano ormai esigue, ma un'acquirente, la Air France, era disposta a comprare le azioni, a pagare i creditori, proseguire l'attività. I sindacati allora purtroppo hanno detto di no a tale proposta, confidando nell'aiuto della politica. Ma quanto successo è stato peggio: il Governo e il Parlamento, senza il voto dell'Italia dei Valori, hanno dato ad Alitalia altro denaro da bruciare. Si è trattato però di una

vittoria di Pirro: dopo soli quattro mesi il denaro è finito di nuovo e Alitalia è di nuovo giunta al capolinea.

A marzo, lo ripeto per l'ennesima volta, con il piano Air France i creditori sarebbero stati pagati per intero, gli azionisti avrebbero potuto vendere le azioni. Cinque mesi dopo lo Stato sta per perdere 300 milioni del suo prestito ponte, i creditori (tra cui ancora lo Stato), parte dei loro crediti, mentre gli azionisti hanno già perso tutto.

I lavoratori, che Air France non voleva, e che nemmeno CAI vuole, godranno di indennità per un periodo molto lungo, ma saranno comunque licenziati.

L'Italia dei Valori crede che il bilancio sia triste e che questo si sarebbe potuto evitare e fare meglio. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni*).

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

ARMATO (PD). Signora Presidente, rappresentanti del Governo, colleghi e colleghi, il decreto-legge all'esame dell'Aula prevede la modifica della legge Marzano ed è finalizzato ad allargare l'applicazione della legge anche ad imprese che attraversano crisi come l'Alitalia. Prima di me molti colleghi e colleghi hanno ben illustrato la pericolosità di un provvedimento del genere che, pur essendo stato concepito per l'Alitalia, ha un carattere generale e, quindi, potrà riguardare in futuro altri soggetti, con un ambito applicativo non del tutto chiaro e senza il controllo del Parlamento.

Certo, questo provvedimento e l'accordo firmato pochi giorni orsono pongono fine ad una pagina inquietante dell'economia italiana e del sistema imprenditoriale, ma lasciano purtroppo aperte tante questioni e numerose domande senza risposte chiare.

Ancora una volta, anche in questa vicenda, il comportamento del Governo non è stato rispettoso delle prerogative e delle funzioni del Parlamento, come comprovato dal fatto che anche in questo caso, come accade frequentemente, è stato fatto ricorso alla decretazione di urgenza. Perché questa reiterata azione di evitare l'incontro e il confronto in Parlamento? Anche nelle audizioni svolte dai Ministri nelle Commissioni competenti le richieste di chiarimento sono rimaste senza risposta o, addirittura, hanno ricevuto risposte contraddittorie, come dirò tra qualche minuto.

Eppure, la certezza di una «soluzione italiana» per la crisi Alitalia era stata una delle promesse elettorali del PdL, che ha di fatto considerato tramontata la proposta di Air France (e ne ha anzi determinato il fallimento), laddove tale proposta avrebbe fornito maggiori garanzie. Il PdL ha concordato e ispirato il prestito ponte concesso all'azienda pur di arrivare, dopo la vittoria delle elezioni, alla cordata italiana. Quanto successo poi è sotto gli occhi di tutti: debiti pagati dai contribuenti, socializzazione delle perdite e privatizzazione dei profitti, così si è detto e mi pare ben detto.

È una soluzione pasticciata e raffazzonata e si è evitato il fallimento-disastro soltanto perché alcuni di buona volontà, fra i quali il segretario

del Partito Democratico, hanno fatto un chiaro gesto di responsabilità. Si è evitato il fallimento-disastro perché i sindacati – quelle forze sindacali che il Presidente del Consiglio tanto disprezza – hanno dato il loro responsabile contributo cercando di coniugare la tutela dei lavoratori con la prospettiva di uno sviluppo futuro.

Questo è avvenuto malgrado le offese e le invettive rivolte ai sindacalisti, specie a quelli della CGIL, offese e invettive avanzate anche nei confronti del nostro partito e del nostro segretario da un Presidente del Consiglio che ha preso l'abitudine di irridere e di disprezzare l'opposizione, facendo così fallire i tanti tentativi di dialogo fatti anche in quest'Aula.

Comunque restano le domande inevitabili: qual è il vettore straniero? Quanti sono gli esuberi? Quali quelli diretti e quelli indiretti? È stato detto e ripetuto qui. Quale prospettiva per i tanti precari che prestano servizio nell'Alitalia e nelle aziende partecipate? Ci sarebbe piaciuto e saremmo stati più tranquilli se avessimo ricevuto risposte sull'ammontare preciso dei debiti dell'azienda (che – è bene ricordarlo – saranno pagati dalle italiane e dagli italiani) e se avessimo conosciuto il numero complessivo degli esuberi, inclusi i precari.

La campagna politica di delegittimazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti che ha accompagnato tutta la trattativa è stata indegna, dimenticando che in quell'azienda lavorano tanti uomini e tante donne, molti con uno stipendio che definire dignitoso è eufemistico.

L'ultima considerazione che voglio fare riguarda una vicenda sulla quale non sono state date certezza e risposte. Si tratta della vicenda della società Atitech, che ha sede a Napoli ed è una delle poche società specializzate nella manutenzione pesante. È un'azienda di rilievo internazionale, specializzata nella manutenzione di aeromobili di ultima generazione, di proprietà non solo di Alitalia ma anche di altre compagnie nazionali ed estere.

Quest'azienda impiega attualmente circa 800 lavoratori, operai specializzati in elettronica e meccanica, operai strutturalisti addetti a interventi sulle cellule degli aerei e tecnici addetti all'addestramento, che nel loro insieme formano una struttura con altissima professionalità in grado di garantire la piena efficienza dei veicoli sui quali intervengono. In questi anni Atitech ha raggiunto un livello di professionalità e capacità di intervento riconosciute in tutto il mondo; insieme con altre imprese operanti nell'indotto del settore del trasporto aereo fa parte del polo aeronautico campano, che rappresenta uno dei distretti industriali e tecnologici di maggior prestigio in Campania e nel Mezzogiorno.

Sul futuro di questa significativa realtà industriale e dei suoi qualificati lavoratori non abbiamo avuto impegni; anzi, i ministri sentiti in Commissione sono stati tra loro contraddittori: il ministro Matteoli ha parlato della volontà della *new company* di rilevare Atitech, mentre il ministro Sacconi ha negato questa possibilità.

Il Gruppo del Partito Democratico ha presentato un ordine del giorno volto a impegnare il Governo a promuovere una forte iniziativa affinché

Atitech venga inclusa nel perimetro industriale di CAI e per garantire il mantenimento in servizio di tutti lavoratori, perché si possa ridare fiducia a sicurezza a tante persone e – consentitemi una battuta – dare anche qualche preoccupazione in meno all'opposizione. Infatti, quella che la collega Spadoni chiama «aria iettatoria» è consapevolezza delle difficoltà in cui state mettendo il Paese. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni.*)

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

RIZZI (LNP). Signora Presidente, onorevoli colleghi, il subentro di CAI alla guida della nostra compagnia di bandiera ci permette di sottolineare fondamentalmente due aspetti, il primo dei quali, che credo possa soddisfarci pienamente, concerne il rilancio dell'aeroporto di Malpensa. Abbiamo ripetutamente sollevato tale questione in quest'Aula in occasione dell'approvazione del famoso prestito ponte. Con questa operazione, come è stato dichiarato più volte dagli investitori e dagli acquisitori, l'aeroporto di Malpensa tornerà ad essere importante e a svolgere le funzioni di *hub*. Quindi, come abbiamo sempre rivendicato, la situazione rispecchierà la reale legge di mercato, con la necessità di voli sul territorio più produttivo della Nazione, tanto da parlare, come è stato ripetutamente dichiarato dal presidente della SEA, ma anche dal presidente Formigoni, di avere a Malpensa la terza pista efficace ed efficiente pronta prima dell'Expo 2015 e non solo in funzione di quell'evento, poiché già adesso esiste tale necessità sul territorio.

Ci lascia invece più perplessi l'accordo che è stato raggiunto. Innanzitutto, esso è stato siglato al termine del consueto teatrino che ci ha in parte sconcertato: abbiamo visto tutti in televisione il ritiro dell'offerta, i sindacati che firmavano e non firmavano, cercavano di convincersi l'un l'altro. Sicuramente, la conduzione di questa trattativa non ha giovato all'immagine pubblica delle istituzioni.

Mi è sembrato addirittura folle o quanto meno sconcertante l'atteggiamento delle maestranze di Alitalia riprese in manifestazioni di esultanza quando la suddetta trattativa appariva fallita, testimoniando addirittura che a loro avviso sarebbe stato meglio il fallimento della compagnia di bandiera, la perdita completa di tutti i 19.000 posti di lavoro, piuttosto che un tentativo di risanamento aziendale. Le maestranze sembravano quasi infischiansene della proposta senza pari (e, oserei dire, forse priva di logica) che prevede sette anni di ammortizzatori sociali, di cassa integrazione: qualcosa che non si è mai visto e speriamo non si debba mai più verificare nel nostro Paese.

Volevo solo esprimere le nostre perplessità soprattutto per quanto riguarda i reali esuberi che, ne siamo convinti, non sono pari a 3.250 unità; se raffrontiamo i dipendenti dell'Alitalia con quelli delle compagnie rivali, infatti, essi sono sicuramente il doppio rispetto a Lufthansa, Air France, KLM e tutte le altre. Quindi, gli esuberi sono stimati realmente tra il doppio e il triplo dei 3.250 indicati.

Accogliamo comunque con favore questo tentativo di rilancio industriale, a patto che sia visto come un punto non di arrivo ma di partenza, come l'avvio di un nuovo ciclo che possa realmente risanare dal punto di vista industriale la nostra compagnia di bandiera, in maniera tale che possa diventare davvero competitiva nei prossimi anni, a partire – lo ripeto per l'ennesima volta – dalla valorizzazione di quello che a noi sta a cuore, cioè l'aeroporto di Malpensa. Non a caso il collega Mura ha presentato un ordine del giorno che ribadisce il contenuto di quello che già presentammo in occasione dell'approvazione del prestito ponte, finalizzato ad impegnare il Governo a rivedere tutti i patti bilaterali in regime di *open sky* sui voli sul nostro territorio nazionale e a fare in modo che, come abbiamo sempre ripetuto, sia davvero la legge di mercato a sancire quali saranno gli aeroporti a dover essere rilanciati. Malpensa lo sarà di sicuro. (*Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Fosson*).

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

VETRELLA (*PdL*). Signora Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, innanzitutto mi corre l'obbligo, come operatore nel settore aerospaziale per tanti anni, di correggere l'intervento della senatrice Donaggio. Mi sento obbligato, infatti, a sottolineare che nulla a ha che fare Airbus con Alitalia. Chiunque si occupi anche lontanamente di questo settore sa che Airbus è una società produttrice di aerei, mentre Alitalia è una compagnia che offre servizi di volo. E non si è mai visto nel mondo che una compagnia che si occupa di volo si occupi anche della costruzione di aerei.

Ciò detto, desidero chiarire altri due punti importanti. In primo luogo, come è ufficialmente riconosciuto, la delegazione capitanata da Spinetta all'inizio dell'aprile 2008 lascia il tavolo delle trattative perché Spinetta dichiara (è scritto): «Questa proposta» – quella fatta dai sindacati – «non è accettabile perché non rientra nel mio mandato». Successivamente, su richiesta ufficiale dell'Alitalia, l'Air France-KLM dichiara in un comunicato scritto che «a seguito della richiesta di Alitalia di chiarire la situazione legale successiva alla rottura delle negoziazioni tra Air France-KLM e Alitalia, Air France-KLM ha comunicato ad Alitalia che gli accordi contrattuali annunciati il 14 marzo scorso con l'obiettivo di lanciare un'offerta pubblica di scambio su Alitalia non sono più validi dal momento che non sono state soddisfatte le condizioni preliminari al lancio dell'offerta».

Tutti coloro che operano nel settore sanno che nel frattempo nella lunga trattativa si era aggiunta una crescita esponenziale del costo del carburante, per cui le condizioni erano cambiate non solo in relazione alla trattativa con i sindacati, ma anche in termini economici.

Ricordo una pubblicità televisiva di qualche tempo fa in cui, battendo il pugno sul tavolo, un signore diceva di non essere Babbo Natale. Ebbe bene, quando sento affermare che Air France avrebbe acquistato Alitalia assumendosene anche tutti i debiti perché era una specie di Babbo Natale che veniva a fare un grande piacere all'Italia, dico sinceramente che, sti-

mando e conoscendo i francesi come persone serie, non ho mai pensato che andassero a fare beneficenza in giro per il mondo, in particolare in Italia.

Detto questo, desidererei mettere in risalto – come è risultato evidente sulla base delle audizioni e delle discussioni svoltesi presso la 10^a Commissione – che le modifiche apportate al decreto-legge n. 347 del 2003, rimuovendo alcune restrizioni ed accelerando i relativi procedimenti, consentono la ristrutturazione di grandi imprese operanti nei servizi pubblici essenziali nel caso di crisi non solo finanziaria, ma anche industriale. Come tale, il provvedimento rappresenta uno strumento valido fintanto che l'interesse preminente pubblico venga salvaguardato, salvando e rilanciando l'impresa e consentendo quindi ai cittadini di godere dei relativi servizi pubblici sia a livello puramente sociale sia per il valore aggiunto indiretto dovuto agli utili dell'impresa.

Questo decreto-legge si inquadra, quindi, a mio avviso in uno scenario più ampio della politica dell'attuale Governo, tesa a rendere più efficiente il sistema Italia, recuperando una maggiore competitività ed economicità dell'amministrazione pubblica e delle varie entità di diritto privato che, di fatto, sono individuabili come imprese pubbliche.

Sta al Governo e al Parlamento dare risposte immediate ed incisive per sfruttare al meglio le grandi capacità e professionalità esistenti nel Paese e far riprendere uno sviluppo degno del ruolo che l'Italia ha in Europa e nel mondo, così come si sta facendo con Alitalia.

Il caso Alitalia, però, rappresenta un esempio emblematico del declino avutosi in Italia in alcuni settori, dovuto al decadimento di efficienza ed efficacia dell'intero sistema: da quello politico a quello sindacale, a quello dell'istruzione, fino all'etica del singolo cittadino. Tale declino è ancora più critico se letto alla luce di un mercato che, nonostante l'effetto dell'11 settembre, ha continuato a crescere in media nel tempo sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. E tale crescita è del tutto compatibile anche con il miglioramento dei trasporti su rotaia, così come dimostrato in vari Paesi, tra cui la Spagna, dove allo sviluppo del Paese ha corrisposto un incremento significativo del traffico aereo.

La Boeing nel suo rapporto sul mercato del 2008 indica una crescita significativa nei prossimi 20 anni, con un aumento anche del doppio degli aerei cargo messi in circolazione.

Nel caso Alitalia, tra i vari elementi che hanno concorso al suo declino, va sicuramente menzionata la perdita della grande opportunità offerta dall'accordo con KLM. Quello è stato uno dei momenti più significativi per consentire lo sviluppo della KLM e devo dire sinceramente, senza voler entrare troppo nel merito, che basta leggersi gli atti dell'epoca per vedere come la gran parte della problematica sia ricaduta sulle spalle dei Governi della sinistra. Ma questo diventa abbastanza insignificante rispetto al fatto che tutto il sistema Italia è venuto a mancare in quella occasione.

Bisognerà che il Parlamento mantenga una vigilanza continua sull'esercizio dell'aviazione civile in tutte le sue componenti, vigilanza intesa

come monitoraggio sui comportamenti dei vettori, dei gestori e delle relative concessioni e di tutti gli operatori, tra cui l'ENAV e l'Assoclearance, affinché le regole della concorrenza e del mercato, interne e comunitarie, siano rispettate. Per puro inciso sottolineo che talvolta i fondi pubblici, attraverso diversi canali, arrivano anche a privati che poi li utilizzano come incentivi su determinate rotte.

Per consentire al Parlamento di esercitare tale vigilanza, penso che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbe predisporre annualmente una relazione operativa sullo stato dell'aviazione civile, alla luce del confronto con gli altri Paesi comunitari, valutando, ove del caso, anche quali aiuti a livello pubblico possano indurre distorsioni della concorrenza. Infatti, la scelta di mantenere una compagnia di bandiera di livello internazionale dovrà comportare una costante verifica che l'intero sistema del trasporto aereo operi non solo con l'efficienza e l'efficacia necessarie a confrontarsi con il mercato, ma anche secondo criteri di regole di mercato equilibrate.

È da sottolineare che il rilancio della compagnia di bandiera potrà avvenire solo se sarà accompagnato da un rilancio dell'intero sistema Italia ed in quest'ambito particolare rilievo rivestiranno il turismo e le manifestazioni internazionali.

In tale contesto sarebbe altrettanto auspicabile il completamento del percorso di riforma dell'aviazione civile, che, in una visione moderna, dovrebbe e potrebbe integrare a pieno titolo l'aviazione generale, al fine di valorizzare ulteriormente un'importante tradizione del nostro Paese che tanto in termini di mercato ci apre e consentire l'evoluzione dell'ENAC verso un ente in grado di assurgere al ruolo di vera autorità dell'aviazione civile, così come richiesto da importanti organismi internazionali come l'ICAO. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

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

RANUCCI (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, la prima domanda che pongo è se l'esame del decreto-legge n. 134 del 2008 oggi rappresenta un punto di arrivo o di partenza rispetto al problema Alitalia.

Come verrà valutata questa operazione dall'Europa? In Commissione abbiamo ascoltato l'audizione del commissario Tajani, il quale ha affermato che, per non incorrere nelle infrazioni europee, l'operazione doveva salvaguardare tre punti: doveva essere trasparente, doveva essere un'operazione di mercato e, infine, non doveva essere acquisito alcun *asset* dalle aziende pubbliche.

Vorrei capire innanzi tutto di quale mercato si tratta, se qui non si prevede una gara. O meglio, voglio ricordare che il commissario Fantozzi ha detto che una gara è stata fatta. Pertanto, per la maggioranza, non è stata fatta alcuna gara quando ha vinto Air France; quando però si è trattato di sistemare le cose, la gara è stata effettuata.

Vorrei capire, poi, se per trasparenza si intende l'individuazione di un *advisor* per stabilire un prezzo di mercato senza criteri specifici. Ricordo che Banca Leonardo è partecipata da alcuni che fanno parte della cordata CAI: in Commissione il ministro Scajola ha sottolineato che si tratta di una piccola partecipazione, ma io rammento a tutti che molto spesso le partecipazioni nelle società e nelle banche non si «contano», ma si «pesano». Alcuni di questi, poi, hanno partecipazioni anche nella società Aeroporti di Roma e, guarda caso, si è svolta al CIPE una lunga trattativa con il ministro Matteoli affinché venissero adeguate le tariffe aeroportuali. Vorrei capire a che punto è quella trattativa, che risultato ha ottenuto e se siamo sicuri che non vi siano aziende in cui lo Stato ha la maggioranza che partecipano ad acquisizioni di parti di Alitalia. Rivolgo ai rappresentanti del Governo tutte queste domande.

Ancora, vorrei sapere chi pagherà quei 300 milioni di euro che probabilmente saranno sanzionati dall'Europa.

Il decreto-legge in esame prevede poi una deroga alla normativa *antitrust*. Esso, quindi, difende di fatto – dobbiamo dirlo chiaramente ai cittadini – il monopolio sulla linea Milano Linate-Roma Fiumicino. Mi chiedo però chi difenderà i passeggeri da iniqui rialzi dei prezzi. Il provvedimento difende soltanto gli investitori, se così si può dire, e lascia sulle spalle del contribuente passeggero non solo l'onere della *bad company*, ma anche i maggiori oneri derivanti dal monopolio della nuova CAI.

A questo punto deve essere fatta anche una valutazione sulle alleanze. Sono d'accordo, la politica deve restare fuori dalle alleanze, le quali devono essere fatte dal mercato. Osserviamo il mercato e lasciamo che la CAI si adoperi affinché stringa le migliori alleanze; tuttavia, dividendo quanto affermato dal senatore Vetrella a proposito del fatto che quello aeroportuale è un sistema per il Paese, ritengo che dobbiamo assicurarci che tale sistema non guardi soltanto ad Ovest ma anche ad Est, che esso tuteli non soltanto il trasporto ma anche lo sviluppo ed il turismo.

Non ho ben compreso, poi, qual è il piano degli aeroporti del nostro Paese. Sappiamo che il cosiddetto piano Fenice prevede sei basi: Malpensa, Fiumicino, Napoli, Catania, Torino e Venezia. Vorrei capire se questo è il piano aeroportuale previsto per il Paese. Ricordo che oggi sul Mediterraneo volano circa 200 milioni di passeggeri rispetto agli 800 milioni di passeggeri che volano in tutto il mondo e si prevede che nel 2025 diventeranno 400 milioni. Probabilmente il migliore *hub* per il nostro Paese è quello sul Mediterraneo e quindi forse bisogna riconsiderare bene il punto di forza dell'Italia, se è Malpensa o Fiumicino, che appunto è al centro del Mediterraneo.

Oggi va messo a punto un piano nazionale degli aeroporti, ma in genere della mobilità, perché non credo che possiamo lasciare agli investitori, alla CAI, la decisione sullo sviluppo del nostro Paese: gli aeroporti rappresentano lo sviluppo del Paese. Inoltre, dobbiamo sapere anche quali sono le correlazioni, ad esempio, con il trasporto ferroviario, quali sono le zone che devono essere servite maggiormente.

È vero che bisogna lasciare al mercato, ma c'è anche una politica sul trasporto nazionale che va difesa, sulle infrastrutture nazionali che vanno difese. Qui vorrei una parola forte da parte del Governo su come si intende risolvere questo problema. L'importante è lo sviluppo del turismo e delle imprese, e questo è uno degli aspetti più importanti per il trasporto aereo.

Questo decreto parla di servizi pubblici essenziali, noi stiamo discutendo di Alitalia: a chi sarà applicato in futuro? Non vorrei che stessimo incominciando a porre le mani avanti per problemi di altri settori (parlo delle comunicazioni, del trasporto ferroviario, dei servizi pubblici locali). Non vorrei che si stessero mettendo le mani avanti per risolvere in modo drastico e non trasparente anche una serie di problemi che si potranno porre nel Paese nel futuro. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

MENARDI (*PdL*). Egregia Presidente, onorevoli colleghi, egregio signor sottosegretario Mantovani, il provvedimento in discussione è necessitato dall'esigenza di permettere alla compagnia di bandiera di transitare in una nuova dimensione di impresa senza essere distrutta dal fallimento. Bisogna ricordare che la situazione attuale di Alitalia è il frutto dell'azione del Presidente del Consiglio che, visto l'accordo Alitalia-Air France, ha rilanciato l'idea della compagnia nazionale invitando gli imprenditori ad un atto di orgoglio patriottico.

Tutto ciò è capitato dopo che Prodi aveva dissipato due anni in una inutile ricerca di un partner, riuscendo a tagliarsi i ponti alle spalle fino a trovarsi in mano ad Air France, che certo non voleva, evidentemente, la chiusura della compagnia italiana; semplicemente com'è nel suo diritto voleva solo fare un affare acquisendo cespiti patrimoniali e valori economici molto superiori all'impegno di spesa indicato nell'accordo Air France-Alitalia. Esattamente ciò che hanno in mente i nostri imprenditori della cordata CAI. Con una sostanziale differenza: anziché chiudere Alitalia, attraverso la cordata dei valorosi si è già ottenuto, come intelligentemente ha osservato Piero Ostellino sul «Corriere della sera», che l'Italia non esce dal mercato del trasporto aereo; che se una grande compagnia straniera vuole entrarci ne deve comperare le azioni (restando in minoranza); che non se la mangia per un tozzo di pane come avrebbe fatto Air France con Alitalia; che il trasporto aereo nazionale è stato privatizzato.

La privatizzazione, come ha osservato l'amministratore di Banca Intesa dottor Passera, non cambia solo l'assetto azionario della società, ma le restituisce la piena sovranità d'impresa rispetto alle ingerenze esterne della politica e del sindacato. Una ineccepibile operazione di mercato. Basterebbero queste poche considerazioni per ringraziare il Presidente del Consiglio ed il suo Governo per la strada intrapresa, indipendentemente dalla tortuosità del cammino che è ora iniziato. Il primo passaggio è stato la scelta del compratore. La CAI è l'unica offerta pervenuta al commissa-

rio. La cordata alternativa paventata dall'onorevole Di Pietro è rimasta nella sua fervida immaginazione.

Qualcuno sostiene che la proposta della CAI è insufficiente, i circa 400 milioni offerti per la sola polpa di Alitalia (marchio, parco aerei, diritti di volo, scali, rotte, personale specializzato, accordi di reciprocità con le altre compagnie) sono troppo pochi. Si profilerebbe una cessione paragonabile a quella di Romano Prodi, presidente dell'IRI che regalò di fatto Alfa Romeo alla FIAT.

Nel caso in esame la questione è diversa. Allora vennero esclusi i concorrenti stranieri che pareva avessero fatto offerte più competitive di FIAT. Oggi per Alitalia l'offerta della CAI è sicuramente migliore della offerta di Air France. E se è vero che la possibilità di restituire all'Italia un campione nazionale del trasporto aereo ha suscitato l'emotività degli italiani e delle classi dirigenti, oltre il 70 per cento dell'opinione pubblica si è espressa in termini favorevoli all'operazione Alitalia tutta italiana, non dimentichiamo che in economia i numeri si interpretano in modo abbastanza univoco.

A questo proposito, è sufficiente ricordare che Air France proponeva un'incorporazione che non cancellava solo posti di lavoro diretti, ma anche indiretti, e volumi di affari sopprimendo le rotte. In sostanza, la compagnia italiana spariva e questa – prima ancora della difesa corporativa d'interessi e privilegi – è una delle ragioni che hanno spinto tutto il fronte sindacale a dire «no» alla proposta Air France, facendola così fallire, poiché – come tutti ricordano – una condizione posta dalla compagnia francese per acquisire Alitalia era appunto l'assenso dei sindacati al suo piano industriale.

È vero, come sostiene il ministro Tremonti, che parlare ancora del piano Air France significa parlare del nulla, perché quella proposta è fallita; tuttavia, ricordare quale sarebbe oggi lo scenario se viceversa essa avesse avuto successo è utile per far capire la bontà della soluzione nuova Alitalia anche ai suoi più ostinati oppositori. Nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, avremmo avuto, in primo luogo, la scomparsa della compagnia di bandiera; in secondo luogo, la cessione di cespiti patrimoniali ed economici (marchio, parco aerei, diritti di volo e di scalo, rotte, personale specializzato e accordi di reciprocità).

MORANDO (*PD*). Si è dimenticato i debiti!

MENARDI (*PdL*). A questo punto, per altro, sentiti gli interventi di chi mi ha preceduto, giova ricordare che non è vero che nel caso Air France non avremmo avuto una *bad company*; anzi, l'accordo prevedeva che Fintecna si sarebbe dovuta sobbarcare gli esuberi, diventando la *bad company* in cui scaricare le inefficienze di Alitalia. La condizione stabilita da Air France prevedeva, inoltre, che sarebbe stata la società (cioè Fintecna, controllata al 100 per cento dal Tesoro) a sostenere le perdite di AZ Servizi conseguenti alla stipulazione degli accordi.

Infatti, su di essa si caricavano tutte le perdite e non solo la quota parte spettante a Fintecna, che di AZ Servizi ha il 51 per cento, mentre il 49 per cento sarebbe rimasto comunque in quota Alitalia; si prevedeva anche l'impegno del Ministero dell'economia a indennizzare integralmente Alitalia se i giudici avessero dato ragione alla SEA nella causa per danni da 1,2 miliardi legati alla cancellazione dei voli da Malpensa e, non ultimo, il prestito ponte di cui già abbiamo discusso. In terzo luogo, nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, su Malpensa non avrebbero più dovuto volare né Alitalia né i concorrenti di Air France ed inoltre avremmo avuto il congelamento – mantenendoli, però, a portafoglio – dei diritti di traffico di Alitalia, impedendo ad altri di acquisire proprio quelle tratte su Malpensa (aeroporto sul quale, come ho detto, non avrebbero più dovuto volare né Alitalia né i concorrenti di Air France). Infine, nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, avremmo dovuto affrontare la crisi di Air One, a tempi brevi. Si consideri che la sovrapposizione fra Air One e Alitalia è importante soprattutto tra il Nord e Roma Fiumicino: utilizzare l'eccesso di offerta dei due *network*, dove esiste, per attivare tratte redditizie significa diminuire i costi ed aumentare i ricavi: ovviamente, ciò è possibile solo attraverso l'eliminazione di Air One dal mercato; nel caso, appunto, di successo della proposta di Air France, l'eliminazione di Alitalia dalla sovrapposizione avrebbe offerto ad Air One il mercato domestico, in modo che quest'ultima abbandonasse il mercato internazionale a tutto vantaggio di Air France.

Per contro, l'accordo firmato da sindacati, Governo e Compagnia aerea italiana prevede, in primo luogo, un capitale iniziale di almeno 1 miliardo di euro (il pareggio operativo è previsto nei prossimi tre anni); in secondo luogo, per quanto riguarda il personale, che i dipendenti saranno 12.500 (dei quali 1.550 piloti, 3.300 assistenti di volo e 7.650 tra operai, impiegati, quadri e dirigenti: la selezione avverrà anche sulla base dei criteri stabiliti dall'ultima intesa tra le parti); in terzo luogo, per quanto concerne gli ammortizzatori sociali, per tutti i lavoratori per i quali si renda necessario intervenire con misure di sostegno al reddito saranno attivati gli strumenti della cassa integrazione guadagni straordinaria e della mobilità; in quarto luogo, con riferimento alla proprietà, i soci di CAI si impegnano a conservare le azioni della società per un periodo di cinque anni e, nel caso di quotazione in Borsa, comunque non prevedibile prima di tre anni, si impegnano altresì a mantenere la maggioranza assoluta (oltre il 51 per cento) del capitale in mano ad azionisti italiani. In merito alla manutenzione ed alle merci, la nuova compagnia sarà concentrata sul trasporto passeggeri, includendo attività di volo, terra, manutenzione linea e leggera e *round handling*; per *full cargo* e manutenzione pesante, il piano prevede una partecipazione minoritaria di CAI.

Quanto alle alleanze, viene prevista una partecipazione europea; vengono indicati il presidio del mercato di breve e medio raggio basato sulla *leadership* del mercato interno italiano, nonché il posizionamento chiaro e sostenibile nel lungo raggio, il possibile ulteriore rafforzamento della rete interna a presidio delle quote di mercato nei confronti delle *low cost* e lo

sviluppo ulteriore delle rotte intercontinentali. Con riferimento alla flotta, si prevede il completo rinnovo della stessa, con il superamento delle tecnologie più mature e l'acquisizione di 60 nuovi aeromobili tra il 2009 e il 2013, con forte omogeneità di tecnologie. L'assetto organizzativo sarà quello tipico di un'azienda integrata.

In sostanza, l'operazione italiana, anche in termini di stretta aritmica economica, non ha concorrenza. Questo serve anche a ricordare che effettivamente si tratta di una vera privatizzazione e tale sarà soprattutto se, come dice l'amministratore delegato di Intesa San Paolo, i soci della Compagnia saranno solo privati. L'idea di un campione nazionale del trasporto aereo tutto privato è rafforzata dalla richiesta del segretario generale della CISL di avere precise garanzie affinché il vincolo di rimanere nella nuova Alitalia per almeno cinque anni non sia solo un *gentlemen's agreement* tra soci, ma un vincolo contrattuale.

Signora Presidente, concludendo, per evitare che la compagine di CAI diventi preda del socio estero è fondamentale non solo l'accordo statutario della società, ma soprattutto che la nuova impresa sia in grado di stare sul mercato. Ovviamente, ciò sarà ancora più facile in una reversibilità di rapporti. Infatti, la CAI è consapevole della necessità di avere un *partner* internazionale, commerciale, industriale e azionario, per poter sviluppare le sue attività contenendo i costi e allargando il mercato di riferimento, aumentando così i ricavi.

Tuttavia, come ricordato dal capocordata Colaninno, ciò potrà avvenire nella consapevolezza che non si è più il parente povero con il berretto in mano. Tutto ciò alla faccia di chi voleva cedere fin da subito tutto ad Air France, che ha accusato il presidente Berlusconi di vendere illusioni e che ha pure tentato di attribuirsi i meriti di una operazione che salva decine di migliaia di posti di lavoro, diretti ed indiretti, oltre ai valori commerciali intrinsechi. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

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

BUBBICO (PD). Signora Presidente, abbiamo avuto modo, nel corso di queste settimane e di questi giorni di lavoro in Commissione, di approfondire le questioni che oggi arrivano alla decisione e abbiamo tentato in ogni modo di sollecitare il Governo e le forze della maggioranza ad offrire risposte convincenti rispetto alle decisioni che si andavano assumendo. Devo dire la verità: nonostante gli sforzi prodotti anche da alcuni membri della maggioranza, da parte del Governo non sono venuti elementi utili per delineare lo scenario all'interno del quale si colloca questa iniziativa e nel quale possa essere possibile leggere le finalità proprie del decreto-legge n. 134.

Con il decreto-legge in esame, infatti, ci occupiamo di Alitalia, non vi è dubbio, ma si determina anche un meccanismo di intervento in settori estremamente delicati attraverso una norma che potrà risultare immediatamente applicabile in ogni altra circostanza e senza che ciò possa essere sottoposto al vaglio di una verifica di opportunità e di necessità. Infatti,

l'intervento dello Stato si rende necessario quando mancano le condizioni di contendibilità, quando il mercato non è in grado di provvedere, quando da parte del sistema produttivo e delle imprese manca la capacità di garantire un'offerta a fronte di una domanda presente o futura.

Il riferimento ai servizi pubblici essenziali non risulta spiegato ed è preoccupante, proprio per l'invasione che può essere determinata in un campo nel quale, invece, è proprio il mercato che può garantire sia i livelli di redditività degli investimenti effettuati, che la tutela dei consumatori. Nel campo dei servizi pubblici essenziali proprio il nostro Paese ha la necessità di promuovere ogni sforzo perché si possano determinare quelle condizioni di competizione, soprattutto nei servizi che non sono segnalati dal monopolio naturale. Questo decreto-legge va in controtendenza anche rispetto alle discussioni che si producono in relazione alla necessità di liberare il nostro Paese da vincoli, di mettere il nostro sistema produttivo nella condizione di competere, di crescere, di confrontarsi con gli altri operatori nazionali ed europei.

Noi, quindi, esprimiamo un giudizio molto negativo su questo provvedimento e non vorremmo che sui servizi pubblici essenziali si possano predisporre o preparare nuove cordate, perché il costo di questa cordata è oggi solo ipotizzabile. Avremo modo nel corso dei prossimi mesi di misurare la quantità dei danni prodotti all'interesse nazionale attraverso questa soluzione e dei danni prodotti ai consumatori, perché determinando condizioni di monopolio non credo si possano tutelare i consumatori, soprattutto in relazione ad attività di trasporto aereo in una delle tre tratte più profittevoli – giudicate tali a livello internazionale – cioè la Milano-Roma, che viene fatta oggetto di privativa per un tempo non trascurabile.

Il Governo non poteva trovare soluzioni peggiori rispetto ad una situazione già complicata, che era stata bloccata per iniziativa dell'attuale maggioranza, la quale aveva richiesto un prestito-ponte di 300 milioni di euro – che non verranno mai restituiti alla collettività nazionale – in ragione della presenza di una cordata pronta ad intervenire per rilanciare questo importante settore produttivo.

Ci siamo resi conto che, in assenza di un intervento convinto e determinato del Partito Democratico e del suo segretario Veltroni, anche questo tentativo sarebbe fallito. La nostra determinazione è funzione della tutela dell'interesse nazionale perché, se anche questo tentativo fosse fallito, il fallimento inevitabile di Alitalia avrebbe rappresentato un danno ben maggiore per la collettività; le spoglie di Alitalia, infatti, sarebbero state fatte oggetto di interventi da parte di operatori stranieri che a costo zero, anzi in una condizione di assoluta mancanza di vincoli, avrebbero potuto realizzare quei progetti industriali che, viceversa, si erano impegnati a realizzare a fronte di investimenti non trascurabili ed a fronte dell'assunzione di responsabilità anche di natura patrimoniale e finanziaria circa la situazione debitoria di Alitalia.

Noi siamo molto preoccupati dei contenuti di questo decreto-legge e vorremmo rivolgere un appello perché non solo risultassero chiare le sue finalità, ma soprattutto si assumesse a questo punto un orientamento in

grado di evitare ulteriori danni, perché vi è il timore che la vicenda Alitalia non possa essere considerata ancora conclusa. Vi è il timore che possano determinarsi interferenze circa la operatività di CAI, anche in ordine alla individuazione di partner in grado di assicurare quella operatività che CAI da sola non sarebbe mai in grado di poter assicurare nell'interesse dei passeggeri italiani, nell'interesse dell'economia italiana, nell'interesse del turismo italiano, tante volte invocato.

Da ultimo, con questo decreto, all'articolo 3, si dispone che le responsabilità degli amministratori, a far data dal 18 luglio 2007, vengano imputate esclusivamente alla società e non più agli stessi amministratori. Se ha un senso tale norma, mi chiedo perché risulti esclusa la responsabilità del commissario straordinario, il quale ha agito su mandato del Governo e nell'ambito di un preciso decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che disponeva i confini di operatività all'interno del quale egli avrebbe dovuto muoversi. Non vogliamo riproporre tutte le obiezioni circa la deroga alle norme generali, al mancato rispetto delle regole di trasparenza, alle verifiche delle condizioni di mercato. Vogliamo guardare avanti, ma questa vicenda non può che costituire un monito per le azioni che è necessario promuovere al fine di impedire che ulteriori danni possano essere prodotti per la nostra collettività. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

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

MUSSO (*PdL*). Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli senatrici e senatori, il provvedimento oggi all'esame dell'Assemblea costituisce un punto di discontinuità essenziale per la ristrutturazione delle grandi imprese in crisi che operano nel settore dei servizi pubblici essenziali e, al tempo stesso, fornisce il nuovo quadro normativo, indispensabile per risolvere la crisi altrimenti irreversibile dell'Alitalia.

Il provvedimento fornisce strumenti adeguati ai tempi ed alle nuove emergenze dell'economia, in un'era dominata in questi settori da grandi gruppi soggetti talora a crisi gravissime, non solo finanziarie ma anche industriali, i cui effetti sono devastanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, nei quali è fondamentale, nell'interesse della collettività, garantire la continuità operativa e la rapidità di intervento. Certo, questi strumenti hanno tutti una certa componente di straordinarietà e di deroga, ma senza mai far venire meno il sistema delle tutele: la possibilità di avvalersi di ristrutturazioni economico-finanziarie ma anche di procedure di cessione di complessi aziendali; la più rapida operatività nell'amministrazione straordinaria per le imprese operanti nei servizi pubblici essenziali; la possibilità di cedere a trattativa privata queste imprese per scegliere l'acquirente con maggiore rapidità, pur tutelando i creditori con un prezzo di mercato fissato da una perizia indipendente; la possibilità di realizzare concentrazioni, anche temporaneamente in deroga alle normali normative *antitrust*, fermo però restando il divieto di posizione dominante; il prolungamento nel tempo e la trasmissibilità all'acquirente dei requisiti per il

mantenimento di autorizzazioni, licenze, certificazioni e concessioni; maggiori possibilità di ricorso alla cassa integrazione straordinaria ed alla mobilità dei lavoratori; l'esenzione per i soggetti acquirenti di imprese e complessi industriali in crisi sottoposte all'amministrazione straordinaria dalle responsabilità per i debiti pregressi dovuti alle passate gestioni; la tutela, infine, dei risparmiatori, come nel caso dei piccoli azionisti e obbligazionisti di Alitalia, attraverso l'ammissione ai benefici dell'apposito fondo istituito presso il Ministero dell'economia per l'indennizzo di risparmiatori vittime di frode finanziaria.

Si tratta di misure eccezionali, evidentemente, ma eccezionali ed eccezionalmente negative possono essere le conseguenze delle sempre più frequenti crisi di grandi complessi industriali, tanto più se operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, come appunto Alitalia. Sono misure che hanno suscitato critiche aspre, lo abbiamo sentito, in particolare intorno a possibili distorsioni alla concorrenza ed a possibili aggravi per i bilanci pubblici, critiche che mi sembrano talora totalmente ingiustificate anche nel caso di Alitalia; per esempio, la preoccupazione diffusa per la concentrazione fra i due maggiori vettori aerei italiani, Alitalia ed Air One, e per il supposto monopolio che ne deriverebbe.

Fin dagli anni Settanta economisti, ai quali per questo motivo è stato assegnato il premio Nobel, hanno individuato nel trasporto aereo l'esempio paradigmatico di mercato contestabile, cioè un mercato che in normali condizioni, tra cui *slot* liberi come quelli che verrebbero lasciati da questa fusione, produce risultati uguali alla concorrenza anche quando su una relazione di traffico temporaneamente operi un solo vettore. Senza contare la concorrenza degli altri modi di trasporto, in particolare nella prospettiva dell'alta velocità ferroviaria, e senza dimenticare che l'articolo 25 della legge istitutiva dell'*Antitrust* già prevedeva la possibilità di sospendere temporaneamente, per ragioni di interesse pubblico, l'operatività delle norme anticoncentrazione.

Critiche sono state mosse anche alla discontinuità che consente agli acquirenti di imprese e rami d'azienda di non sobbarcarsi i debiti delle gestioni pregresse. Nel caso Alitalia si è gridato agli aggravi per il bilancio pubblico e per i contribuenti a causa della cessione degli *asset* di maggior valore alla neocostituita Compagnia aerea italiana e del contemporaneo mantenimento dei debiti in capo alla vecchia Alitalia commissariata. Queste critiche a me sembrano francamente un po' curiose, sia perché non si capisce in base a quale principio di equità sarebbe meglio imporre al soggetto nuovo arrivato imprenditoriale di pagare gli errori commessi dal *management* passato, sia perché pragmaticamente solo così è possibile attrarre investimenti privati, capitali freschi e forze imprenditoriali capaci verso cespiti ed un mercato tuttora sani e redditizi, muovendo l'intero comparto dalla vecchia dimensione del pubblico assistito alla nuova dimensione del privato, del profitto e del mercato.

Certo, questa linea d'azione privatizza le parti sane di un'impresa in crisi e lascia sulle spalle del pubblico e quindi dei contribuenti, eventualmente, le perdite e i debiti. È vero, ma sono i debiti accumulati finora e

l'effetto per il bilancio pubblico è proprio quello di fermare la progressione e la formazione di nuove perdite al livello esistente, mentre un mancato intervento avrebbe un costo ben maggiore proprio per il bilancio pubblico e per i contribuenti.

Nella risoluzione della drammatica crisi Alitalia i benefici di questa nuova normativa sono a mio avviso evidenti. È stato possibile per la neocostituita CAI riavviare il percorso imprenditoriale di un vettore italiano privato, in grado di muoversi finalmente in una logica di mercato contando solo sulle proprie capacità imprenditoriali; senza la rottura con il passato e la possibilità di non doversi far carico di debiti generati da anni di gestione fallimentare all'insegna dalla partitocrazia e della più spudorata difesa di interessi corporativi e sindacali, questo non sarebbe stato altrimenti possibile. Ora, senza le nuove norme per il commissariamento, sarebbe stato altrettanto impossibile attrarre questa cordata di imprenditori ed investitori italiani.

Si è argomentato che in precedenti trattative, peraltro interrotte, il gruppo Air France-KLM si era detto disponibile a salvare Alitalia accollandosene anche i debiti, ma a parte che l'ipotesi in quel momento sul tappeto prevedeva di lasciare a Fintecna – lo ha rilevato il collega Menardi – una quota rilevante di lavoratori in esubero, questa disponibilità, ammesso che fosse stata mantenuta nel prosieguo delle trattative, va valutata in un'operazione dai contorni e dagli orizzonti temporali assai maggiori, ovviamente redditivi per Air France-KLM, in cui il rischio per l'economia italiana sarebbe stato quello di una crescente gravitazione del trasporto aereo verso un altro Paese, per giunta un Paese tra i nostri maggiori concorrenti nel comparto turistico, che dal trasporto aereo evidentemente dipende. La perdita di controllo, quindi, avrebbe causato danni irreparabili all'indotto turistico, logistico ed aeroportuale italiano e ci avrebbe lasciati senza difesa rispetto a peraltro probabili future dolorose ristrutturazioni.

Aver mantenuto invece una significativa compagnia aerea di proprietà italiana gestita da imprenditori italiani, è almeno in parte frutto della nuova normativa e della possibilità di separazione delle dissennate gestioni del passato dalle nuove capacità industriali e finanziarie. Naturalmente altri elementi sono stati fondamentali. *In primis*, l'accordo per l'aumento della produttività del lavoro che ha visto, sia pure in momenti diversi, la responsabile adesione dei sindacati.

Il completamento del rilancio dovrà integrare – è stato ricordato e lo condiviso – due altre imprescindibili condizioni. In primo luogo, occorrerà giungere al consolidamento della posizione sui mercati internazionali attraverso una *partnership* internazionale di alto livello per adeguare rapidamente la nostra industria del trasporto aereo alle grandi trasformazioni internazionali che richiedono il conseguimento di sempre maggiori economie di scala, di densità e di rete. In secondo luogo, la soluzione della crisi Alitalia dovrà imperativamente e definitivamente segnare, senza possibili ripensamenti, il definitivo passaggio dell'industria del trasporto aereo alla logica del mercato e alla sfera del privato ponendo fine ad una ambiguità di decenni che sopravvive in molti altri settori, in particolare nei tra-

sporti, e cioè che all'interesse pubblico all'offerta di un servizio debba necessariamente, o almeno preferibilmente, corrispondere la proprietà pubblica dell'impresa che lo fornisce.

Per questi motivi, in parte di carattere generale e naturalmente in parte – per la verità assai significativa – riguardanti la specifica vicenda Alitalia, il provvedimento oggi in discussione costituisce una modernizzazione importantissima delle leve di politica industriale a disposizione del Paese di fronte alle minacce sempre più gravi dell'economia internazionale. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

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

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel momento in cui tutti tiriamo un sospiro di sollievo per la conclusione positiva della vicenda Alitalia – figlia però, voglio ricordarlo, anche del lavoro dei sindacati e di un'opposizione come la nostra, determinata ma costruttiva – è utile e necessario fare a voce alta alcune brevi riflessioni che accompagnano anche gli ordini del giorno presentati dai senatori del Partito Democratico.

Il ministro Tremonti, nell'audizione del 10 settembre scorso, di fronte alle Commissioni bilancio, trasporti e attività produttive della Camera e del Senato, ha ricostruito la storia recente della crisi Alitalia, tentando di addossarne le responsabilità al centrosinistra e al Governo Prodi, come è stato fatto anche negli interventi che mi hanno preceduto. Ciò tuttavia non corrisponde al vero, ed è vero anzi il contrario. Già nel dicembre 2006, infatti, il Governo Prodi decideva la privatizzazione della compagnia di bandiera, scegliendo come modalità una procedura competitiva: noi non abbiamo avuto bisogno di sollecitazioni di autorevoli economisti per rivolgervi al mercato, a differenza di quanto accaduto invece con questo Governo, con la lettera al «Corriere della sera».

Conclusosi negativamente il primo tentativo, il Ministro dell'economia, nel luglio 2007, sollecitava la società ad un'ulteriore procedura competitiva, al termine della quale – è giusto ricordarlo, se non altro almeno perché rimanga nei resoconti della seduta odierna – il 6 dicembre pervenivano due proposte: una di Air France-KLM e l'altra di Air One Holding. Il 21 dicembre 2007 il consiglio di amministrazione di Alitalia comunicava di aver scelto all'unanimità la proposta di Air France, quale proposta idonea in vista della salvaguardia del complessivo patrimonio dell'azienda e del suo rilancio.

In gennaio poi cade il Governo Prodi, si entra rapidamente in campagna elettorale ed il tema Alitalia viene brandito dal presidente Berlusconi e dal centrodestra quale arma di battaglia elettorale. È in questo contesto che vacilla la posizione sindacale ed Air France è costretta a ritirare l'offerta. Quindi siete voi ad avere la responsabilità di aver fatto fallire l'alleanza con Air France. Sempre voi, negli anni precedenti, avete la responsabilità di aver dilapidato ingenti risorse pubbliche in fallimentari piani di

risanamento. Con il vostro precedente Governo 2001-2006 – è giusto ricordarlo – il titolo Alitalia è crollato di nove volte, da 9,36 euro (indice Bloomberg) del 2001 ad 1,042 euro del maggio 2006, alla fine dell'allora Governo Berlusconi. Questa, onorevoli colleghi, è la vera storia recente di Alitalia, una storia in cui pesano come un macigno le vostre scelte politiche.

È utile anche – è stato fatto di recente – fare qualche piccolo raffronto tra piano Air France e piano Fenice, anche per ristabilire un minimo di verità, ripeto, almeno per i nostri resoconti. Il piano Air France prevedeva un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro, 1,4 miliardi di accolto di debiti pregressi e un miliardo di investimenti, senza alcuna *bad company*, per cui non si scaricavano sul contribuente gli oneri dell'operazione. Vorrei precisare al riguardo che, quando si cita la questione Fintecna, non si tratta in quel caso di una *bad company*. Come ha chiarito il commissario Fantozzi, *bad company* è la società che viene creata per non avere alcuna attività, per chiudere. La società Fintecna-AZ Service avrebbe invece avuto contratti per anni con la nuova compagnia Alitalia-Air France; quindi non era prevista alcuna *bad company* in quella proposta. Inoltre, il piano prevedeva 84 destinazioni; 2.120 esuberi; Fiumicino come *hub* con Parigi e Amsterdam e l'ingresso, da subito, nel più grande *network* internazionale del trasporto aereo.

Cosa prevede il piano Fenice (per quel che se ne sa dai giornali, visto che il Parlamento non ha avuto ancora il piacere di averne copia)? Un'offerta, pare, di circa 400 milioni di euro per comprare la parte buona, la polpa, di Alitalia: gli *slot*, il marchio, gli aerei migliori; 65 destinazioni, invece di 84; nessun *hub* e chiusura progressiva di Linate; nessun partner internazionale; sospensione delle norme *antitrust*; sei o forse settemila esuberi, calcolando anche il personale precario che, grazie all'azione della CGIL, è ricomparso come personale di Alitalia (perché era scomparso dalle statistiche); *bad company* e accolto dei debiti sul contribuente: in base ai calcoli fatti si stima che si tratterà di circa 150 euro per abitante.

Quindi, voi mettete di nuovo le mani nelle tasche degli italiani per salvare la compagnia di bandiera. Questo è il risultato del vostro lavoro! Invece di stare da protagonisti in una grande alleanza internazionale, facciamo una compagnia domestica che speriamo trovi presto un partner forte, altrimenti gli italiani avranno ancora più difficoltà a viaggiare all'estero. Penalizziamo, anzi penalizzate, sia Roma sia Milano.

Delle preoccupazioni su Fiumicino hanno parlato in precedenza il collega Ranucci ma anche il presidente Marrazzo e il sindaco Alemanno. Milano, invece, ha già pagato un prezzo alto per la crisi Alitalia. Un'indagine della Camera di Commercio stima in circa due miliardi il conto salato pagato in questi mesi dall'economia lombarda. Lo studio paventa un incremento del danno economico di un altro 9 per cento se Linate fosse ridotto nella sua operatività senza un parallelo potenziamento di Malpensa.

Per queste ragioni, come senatori del PD lombardo, abbiamo presentato un ordine del giorno accolto dalle Commissioni riunite 8^a e 10^a. Evidentemente, esse hanno colto nel segno con la nostra proposta. Natural-

mente le ringrazio e chiedo al Governo, proprio per la coralità di questo accordo, di farne un punto fondamentale dell'azione del Governo. Linate, come chiedono cittadini e imprenditori, deve restare *city airport*. Un suo ridimensionamento potrebbe essere preso in considerazione solo davanti alla certezza del rilancio di Malpensa come *hub* internazionale. Consentitemi, infine, un'ultima considerazione sul punto forse più dolente del decreto, cioè la sospensione per tre anni delle norme che regolano la concorrenza. Il principio di concorrenza è elemento essenziale del nostro ordinamento giuridico e regola aurea dell'Unione europea; ricordiamo che sulla rotta Milano Roma, Alitalia e Air One operano il 95 per cento dei voli, cioè una percentuale assolutamente bulgara del mercato.

Per queste ragioni, e per i rischi che corrono i cittadini consumatori, noi siamo d'accordo con l'Autorità per la concorrenza quando, nell'audizione in Senato, ha auspicato che il Parlamento modificasse il decreto in questo punto. Abbiamo presentato un ordine del giorno in proposito perché dobbiamo fare in modo che questo provvedimento rimanga un caso isolato; in particolare, dobbiamo fissare un breve limite temporale.

Infine, come è stato ricordato prima, la nuova Alitalia sarà una compagnia privata. Evitiamo che la politica allunghi di nuovo le mani sulla nuova compagnia di bandiera; lasciamo che i piani industriali della nuova compagnia siano decisi dal *management* e che sia il mercato ad indicare quale sia il partner internazionale migliore e quali siano le proposte per i territori, per il turismo italiano e quali – voglio sottolinearlo – le proposte per rispondere ad esigenze di mobilità delle imprese italiane delocalizzate nel mondo, che hanno bisogno di raggiungere i grandi mercati asiatici e americani.

Quindi, lasciamo operare in piena autonomia la nuova società. (*Applausi dal Gruppo PD*).

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

LEONI (LNP). Presidente, colleghi, colleghi del Governo, parlare di Alitalia è come parlare di Garibaldi: per molti è stato un grande generale, per molti, specie per noi, ha fatto dei grandi disastri.

Oggi è stato sostenuto, in particolar modo dai colleghi della sinistra, che la colpa del disastro Alitalia è della Lega e di Malpensa. Per tutta la mattinata ho sentito elencare numeri ripetitivi su esuberi, fondi e disastri; penso invece che ancora una volta l'opposizione non abbia colto l'occasione per dare suggerimenti al fine di migliorare una azienda che, al di là dei colori e degli schieramenti politici, in fondo sarà la nostra compagnia di bandiera. Infatti, se, per lavoro o per diletto, dobbiamo andare in giro per il mondo sarebbe bene che tutti noi utilizzassimo la compagnia di bandiera.

A tal proposito vorrei avanzare un suggerimento al Sottosegretario che è presente in Aula, perché, pur facendo parte della maggioranza, non sempre si riesce a dare suggerimenti direttamente al Governo. In questo caso mi viene spontaneo rilevare che non si è pensato di inserire nel

complesso della nuova compagnia di bandiera una fetta di azionariato popolare, che rappresenta un *escamotage* intelligente, adoperato da tante compagnie di bandiera del mondo, come ad esempio la British Airways, grazie al quale si può utilizzare una compagnia aerea di cui tutti si possono sentire proprietari. Suggerisco dunque al Governo un ripensamento al fine di inserire questa quota. Non dobbiamo dimenticare che nel mondo ci sono circa 30 milioni di italiani di prima, di seconda e in parte anche di terza generazione, che orgogliosamente tornerebbero nel loro Paese natale o in quello dei loro avi usando la compagnia di bandiera.

Ho poi sentito parlare in difesa del progetto di Prodi con Air France, un progetto che a me da subito era sembrato un regalo di nozze a Sarkozy. Egli infatti era venuto a prender moglie in Italia e la sinistra aveva pensato bene di fargli un regalo di nozze con la nostra compagnia di bandiera.

Desidero inoltre denunciare che in questo momento a casa nostra, a Malpensa, siamo trattati come una colonia. Per venire a Roma prendo voli Alitalia, ma arrivo a bordo di un ATR 42, cioè di un aereo a elica che impiega un'ora e mezza per portarmi nella capitale. Sono aerei che si usano per i collegamenti in Africa o con una colonia e io, appunto, mi sento colonizzato per via dell'accentrimento continuo e feroce di Fiumicino nei confronti di Malpensa.

A questo riguardo, è inutile dire che Malpensa tornerà a volare e ad essere la grande Malpensa, non perché lo sostengono i rappresentanti della Lega, ma grazie all'imprenditoria padana che gira il mondo per affari, rafforzando l'economia del nostro Paese: sicuramente non può essere trattata in questo modo. Rifacendomi anche io alle cifre, da quando si è pensato di togliere la compagnia di bandiera dallo scalo di Malpensa i conti, che erano già in rosso, sono diventati roventi; ciò testimonia una mancanza di intuito economico nei confronti della nostra compagnia.

Riferandomi poi ancora all'opposizione, ho letto ieri sui quotidiani nazionali che il *Premier* ha ringraziato D'Alema dicendo in sostanza: meno male che ci ha dato una mano per portare a termine il progetto CAI. Si vede che nell'opposizione c'è qualcuno che avverte una certa responsabilità sulle sue spalle e fa un passo in avanti, a differenza di quella contro opposizione che ancora una volta la sinistra vuole creare nascondendosi dietro delle ideologie.

La politica ormai ha superato questo concetto ideologico, così come quello sindacale. Io, che sono anche responsabile dei cattolici nel mio movimento, mi interrogo su tutto quel personale a stipendio della compagnia di bandiera che si recava nella sede di lavoro, quando ci andava, e conscientemente non svolgeva il suo compito. Se a parità di ore volate con altre compagnie di bandiera la nostra compagnia aveva degli esuberi di 6.000-10.000 addetti, il sindacato mi deve dire (dovrebbe risponderci qui in Aula) come si possa giustificare questo modo di operare dei propri iscritti.

In conclusione, la Lega voterà convintamente a favore di questo decreto. Esso aiuterà anche (lo sappiamo) a far ripartire Malpensa, che non rappresenta un bene personale della Lega ma è un bene per tutti gli ope-

ratori e per tutti gli abitanti della Padania che non vogliono più sentirsi una colonia, ma vogliono essere operatori a pieno titolo nel mercato internazionale. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Leoni.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Interpellanze e interrogazioni, annuncio

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

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16,30, con lo stesso ordine del giorno.

La seduta è tolta (*ore 13,26*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

**Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante
disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in
crisi (999)**

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

BUGNANO, DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, LI GOTTI, PARDI, GIAMBRONE,
CARLINO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, LANNUTTI, PEDICA, RUSSO

Respinta

Il Senato,

premesso che,

sussiste indubbiamente la necessità ed urgenza di un intervento volto a risolvere la gravissima crisi finanziaria, industriale ed occupazionale di Alitalia spa ma tale intervento deve avvenire nel rispetto della normativa comunitaria e dei principi dell'ordinamento;

il decreto in esame, al contrario, modifica in più parti la normativa quadro sulla amministrazione straordinaria delle grandi imprese, con l'effetto di applicare le disposizioni in esso contenute alla generalità delle aziende operanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, per le quali, differentemente da Alitalia spa, non sussistono i presupposti per la decretazione di urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione;

l'articolo 3 del decreto legge introduce, senza che dalla relazione se ne evinca la motivazione, un esonero di responsabilità in relazione a comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere, dal 18 luglio 2007 e fino alla data di entrata in vigore del presente decreto, dagli amministratori, dai componenti del collegio sindacale, dai dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari. L'arbitraria ed apodit-

tica fissazione del termine, oltre che palesemente irragionevole, è priva dei requisiti individuali dalle sentenze n. 128 del 2008 e n. 171 del 2007 della Corte costituzionale;

il trasferimento di ogni pregressa responsabilità a carico esclusivamente delle società viola l'articolo 27 della Costituzione, dal momento che la responsabilità penale è personale e non attribuibile a persona giuridica. Si vanifica in tal modo il preceitto costituzionale di obbligatorietà dell'esercizio dell'azione penale di cui all'articolo 112 della Costituzione e si configura una vera e propria amnistia, disposta non conformemente all'articolo 79 della Costituzione;

in violazione degli articoli 28 e 103 della Costituzione, si esclude, senza motivazione espresa, anche a responsabilità amministrativa-contabile dei pubblici dipendenti e di non meglio precisati soggetti «comunque titolari di incarichi pubblici», oltretutto degli amministratori, pur trattandosi di società quotata in borsa all'epoca dei fatti;

in violazione dell'articolo 81 della Costituzione, manca una quantificazione certa degli oneri per lo Stato derivanti dalla assunzione delle passività, dai benefici concessi al personale in esubero e dal trasferimento *ex lege* di autorizzazioni, licenze e concessioni pubbliche. Non è quantificato, inoltre, l'onere derivante dalla attribuzione ad una società posta in capo allo Stato di responsabilità per fatti degli amministratori, con l'effetto ulteriore della impossibilità per lo Stato stesso di rivalersi per danno erariale contro questi ultimi;

il decreto comporta la separazione societaria dell'azienda in crisi con attribuzione allo Stato, e quindi ai contribuenti, dell'intero ammontare delle passività, riservando invece la parte attiva ai soli soci-investitori privati e concedendo espressamente a questi ultimi la possibilità di operare sul mercato in posizione dominante ovvero di monopolio con violazione anche della *par condicio creditorum*;

in violazione degli articoli 3, 11 e 41 Cost., il decreto dispone infine la disapplicazione della normativa comunitaria antitrust e l'espressa concessione triennale ad un solo operatore di una posizione monopolistica sul mercato aereo interno che sarebbe altrimenti vietata, senza predisporre alcuna preventiva salvaguardia dei clienti rispetto a possibili aggravi tariffari derivanti della posizione dominante;

tutto ciò premesso:

delibera, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato n.999, di conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n.134.

ORDINI DEL GIORNO

G100 (testo 2)

LE COMMISSIONI RIUNITE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi;

premesso che,

la crisi di Alitalia ha già danneggiato pesantemente il sistema aeroportuale milanese; il *dehubbing* di Malpensa ha infatti ridotto fortemente il traffico passeggeri ed ha messo in discussione il ruolo dello scalo varésino quale grande aeroporto internazionale ed intercontinentale;

l'aggravamento della crisi e le ipotesi di soluzione in discussione hanno, inoltre, determinato minacce di forte ridimensionamento dell'aeroporto di Linate;

ritenuto che:

Milano e la Lombardia non possono, anche e in particolare nella prospettiva di Expo 2015, vedere declassato sia il ruolo di Malpensa che quello di Linate;

il declassamento del ruolo di Malpensa produrrebbe un danno ingente alle prospettive di sviluppo del territorio circostante e dell'intera regione;

la destinazione di Linate all'unico ruolo di stazione della navetta Milano-Roma porterebbe ad una competizione perdente con la nuova linea dell'alta velocità ferroviaria che dal 2009 collegherà Milano a Roma in 2 ore e 59 minuti e comporterebbe la perdita del ruolo di *city airport* che Linate oggi svolge proficuamente a vantaggio del sistema economico milanese e lombardo,

impegna il Governo:

ad attuare un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia, al fine di razionalizzare l'uso delle attuali strutture e di dare un servizio migliore ai tanti utenti della classe *business* e non, oggi costretti a partire da altri scali europei per raggiungere le destinazioni intercontinentali;

a negoziare o rinegoziare il più presto possibile, anche alla luce degli effetti del protocollo «*open skies*» siglato da Stati Uniti e Unione europea per liberalizzare i trasporti merci e passeggeri nel cielo sopra l'oceano Atlantico, accordi bilaterali con i Paesi esteri interessati a utilizzare attivamente lo scalo di Malpensa, così da consentire a questo di ampliare il suo portafoglio voli;

a sostenere gli investimenti finalizzati al collegamento tra la rete delle ferrovie Nord Milano e la rete ferroviaria nazionale nella stazione

di Milano Centrale e al collegamento con la linea alta velocità Torino-Milano-Venezia;

a garantire un opportuno sostegno ai lavoratori colpiti da situazioni di crisi occupazionale nel corso della complessa e difficile fase di rilancio dello scalo, partendo da un appropriato ricorso alle risorse finanziarie e agli strumenti di intervento previsti dall'ultima legge finanziaria;

a confermare l'attuale ruolo di Linate per consentire a Milano e alla Lombardia di lavorare con successo alla preparazione di Expo 2015.

G101

MURA, STIFFONI, CAGNIN, MONTI

Il Senato,

premesso che,

in data 30 marzo 2008, Alitalia ha posto in atto la decisione di non continuare a svolgere il ruolo di *hub carrier* sull'aeroporto di Malpensa, concentrando sull'aeroporto di Fiumicino la quasi totalità dei propri voli intercontinentali;

tale decisione ha determinato un crollo del traffico passeggeri su Malpensa, pari a circa il trenta per cento del totale, non compensato dall'aumento dell'undici per cento dei passeggeri in transito sull'aeroporto di Fiumicino;

tutto ciò ha significato una perdita netta di milioni di passeggeri, su base annua, i quali hanno preferito servirsi di altri aeroporti europei, con un conseguente danno per il Paese in termini di diminuzione in termini di PIL e di imposte, quantificabile in oltre un miliardo di euro;

a seguito di tale unilaterale decisione, la SEA, insieme alla sua controllata SEA *handling*, ha convenuto in giudizio Alitalia, presso il tribunale di Busto Arsizio, chiedendo un risarcimento pari a 1.250 milioni di euro per danno emergente e lucro cessante;

detto contenzioso è ancora in essere e può costituire un ulteriore aggravio per il bilancio di Alitalia;

la scelta di Alitalia, da un lato ha penalizzato fortemente tutto il territorio dell'Italia del Nord, che si è trovata e si trova, tuttora, in parte privata della possibilità di efficaci collegamenti internazionali, dato questo ancor più dannoso oggi, atteso che Milano è stata scelta come sede di Expo 2015, con l'attesa di decine di milioni di visitatori, che giungeranno da ogni parte del mondo;

il dubbio, espresso peraltro da molti osservatori, che questa scelta fosse stata dettata da ragioni diverse da quelle relative ad una efficace politica aziendale, è risultato suffragato dal fatto che tale decisione non ha risollevato Alitalia dallo stato di crisi in cui versa, atteso che la compagnia ha presentato comunque, in data 29 agosto 2008, ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza presso il tribunale di Roma;

il piano industriale presentato dalla CAI SpA prevede il ritorno a Malpensa di 14 collegamenti intercontinentali su di un totale di 18, dimostrando patentemente che i voli devono essere organizzati là dove si verifica la domanda;

in ogni caso, quale che sia la definizione della procedura relativa ad Alitalia, è necessario, al fine di non provocare ulteriori danni al Paese, consentire all'aeroporto di Malpensa di operare nel migliore dei modi al servizio della comunità, anche al fine di salvaguardare migliaia di posti di lavoro, atteso che i lavoratori di Malpensa hanno pari dignità rispetto a quelli di Alitalia;

il fine suddetto si concretizza solo dando la possibilità ad altre compagnie nazionali ed internazionali di effettuare collegamenti con Paesi esteri;

rilevato che:

sono decine i vettori che hanno manifestato interesse ad effettuare nuovi collegamenti con Malpensa o ad incrementare la frequenza di quelli già esistenti;

in base alle norme internazionali vigenti, ciò è realizzabile unicamente attraverso la stipula di nuovi accordi bilaterali tra Governi,

impegna il Governo:

ad attivarsi sollecitamente al fine di concludere nuovi accordi bilaterali con i Paesi delle compagnie interessate, al fine di giungere, nel tempo più breve possibile, ad una situazione di piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

G102 (testo 2)

FILIPPI Marco, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, ROSSI Paolo, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi;

premesso che:

l'aggravarsi della crisi Alitalia rischia di determinare un danno irreparabile per il trasporto aereo italiano, con conseguenze drammatiche per i 20.000 lavoratori coinvolti;

la crisi di Alitalia ha prodotto e produrrà nei prossimi mesi grave pregiudizio al sistema aeroportuale italiano, coinvolgendo importanti sistemi regionali di rilievo nazionale e con pesanti ripercussioni sugli aeroporti di

Roma e di Milano, città che rischiano di essere private di efficienti connessioni aeree nazionali, internazionali ed intercontinentali;

tenuto conto che:

il sistema turistico, vitale per l'economia italiana, ne uscirebbe pesantemente colpito;

il sistema delle imprese verrebbe fortemente ostacolato nello sviluppo dei rapporti con i mercati mondiali,

impegna il Governo:

a limitare le restrizioni alla libera concorrenza allo stretto necessario per lo *start-up* della nuova compagnia, al fine di tutelare i diritti dei cittadini consumatori;

a garantire che la ricerca del partner internazionale da parte di CAI avvenga secondo logiche di mercato e di profittevolezza al fine di consentire il miglior sviluppo possibile del trasporto aereo italiano;

a disporre tutti i provvedimenti necessari per affrontare la crisi occupazionale generata dalla vicenda di Alitalia nel personale degli aeroporti e nell'indotto.

G103

ARMATO, BUBBICO, FILIPPI Marco, ANDRIA, CARLONI, CHIAROMONTE, DE LUCA, FOLLINI, INCOSTANTE, MUSI, SIRCANA, VILLARI

Il Senato

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi;

premesso che,

Atitech è una società di rilievo internazionale, con sede a Napoli Capodichino, specializzata nella manutenzione di aeromobili quali MD 80, DC-9, B-737, A-320 e ERJ 145 e 170, non solo di proprietà di Alitalia ma anche di altre compagnie nazionali ed estere;

la suddetta società, nata nel 1994 a seguito della fusione di ATI con Alitalia, impiega attualmente 750 lavoratori, fra cui operai specializzati in elettronica e meccanica, operai strutturalisti addetti ad interventi sulle celle degli aerei e tecnici addetti all'addestramento, che nel loro insieme formano una struttura con professionalità in grado di garantire la piena efficienza dei velivoli sui quali intervengono;

Atitech ha raggiunto un livello di professionalità e capacità di intervento riconosciute a livello internazionale tale da consentirle non solo di offrire servizi di manutenzione globale, ma anche di pianificazione della gestione tecnica della flotta e di soddisfare le varie esigenze delle compagnie aeree;

l'Atitech, insieme ad altre imprese operanti nell'indotto del settore del trasporto aereo, fa parte del Polo aeronautico campano, che rappresenta uno dei distretti industriali di maggior prestigio della Campania e del Mezzogiorno;

considerato che l'aggravarsi della crisi Alitalia rischia di determinare un danno irreparabile per tutto il settore del trasporto aereo italiano, con conseguenze drammatiche anche per società altamente specializzate come Atitech e per i lavoratori da questa impiegati;

nel mercato europeo ed extracomunitario vi sono pochi poli manutentivi con un livello qualitativo paragonabile a quello offerto dal Polo aeronautico campano, assolutamente competitivo e idoneo ad attrarre commesse da tutti i paesi, soprattutto del Mediterraneo;

impegna il Governo:

a promuovere una forte iniziativa volta ad includere l'Atitech nel perimetro industriale della nuova compagnia di bandiera in via di formazione e a garantire il mantenimento in servizio di tutti i lavoratori da questa impiegati;

a disporre tutti i provvedimenti necessari per rilanciare il Polo aeronautico campano, messo in crisi dalla recente vicenda di Alitalia.

Allegato B

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alberti Casellati, Caliendo, Ciampi, D'Alì, Davico, Giordano, Giovanardi, Mantica, Mantovani, Martinat, Palma, Pera, Serafini Giancarlo, Speziali e Viespoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: D'Alì, per attività di rappresentanza del Senato; Livi Bacci, per partecipare ad una conferenza internazionale; Boldi, Carloni, Crisafulli, Giaretta, Marcenaro, Nessa, Russo, Santini, Saro e Soliani, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica, variazioni nella composizione

Comunico che il Presidente della Camera dei deputati, in data 29 settembre 2008, ha chiamato a far parte del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica il deputato Carmelo Briguglio, in sostituzione del deputato Italo Bocchino, dimissionario.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatore De Lillo Stefano
Istituzione dell'Albo nazionale delle Associazioni antiusura e antiestorsione (1056)
(presentato in data 25/9/2008);

senatore Tomassini Antonio
Disposizioni per la protezione degli animali utilizzati per fini scientifici o tecnologici (1057)
(presentato in data 25/9/2008);

senatori Collino Giovanni, Gasparri Maurizio, Amato Paolo, Carrara Valerio, Contini Barbara, De Gregorio Sergio, Galioto Vincenzo, Gamba Pierfrancesco Emilio Romano, Licastro Scardino Simonetta, Ramponi Luigi, Scarabosio Aldo, Totaro Achille
Disposizioni a favore del personale delle Forze Armate e delle Forze di polizia esposto all'amianto (1058)
(presentato in data 26/9/2008);

senatrice Poretti Donatella

Misure per la creazione di «case famiglia» per le detenute con figli minori
(1059)

(presentato in data 29/9/2008);

senatore Giuliano Pasquale

Norme per la redazione e la pubblicazione del rendiconto annuale di esercizio dei sindacati e delle loro associazioni (1060)

(presentato in data 30/9/2008);

Ministro affari esteri

Ministro difesa

Ministro economia e finanze

Presidente del Consiglio dei ministri
(Governo Berlusconi-IV)

Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 2008, n. 150, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali per l'anno 2008 (1061)

(presentato in data 30/9/2008).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione del Protocollo n. 13 alla Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, relativo all'abolizione della pena di morte in qualsiasi circostanza, fatto a Vilnius il 3 maggio 2002 (1051)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia)
C.1551 approvato dalla Camera dei Deputati (assorbe C.267)

(assegnato in data 30/09/2008);

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica dominicana sulla promozione e protezione degli investimenti, fatto a Santo Domingo il 12 giugno 2006 (1052)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 10^a (Industria, commercio, turismo)

C.1626 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 30/09/2008);

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana e il Governo di Nuova Zelanda riguardante lo svolgimento di attività lavorativa da parte dei familiari conviventi del personale diplomatico, consolare e tecnico amministrativo, fatto a Roma il 4 dicembre 2003, con Scambio di Note integrativo, fatto a Roma il 2 e 7 novembre 2006 (1053) previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 10^a (Industria, commercio, turismo), 11^a (Lavoro, previdenza sociale)

C.1627 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 30/09/2008);

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione del Protocollo Aggiuntivo alle Convenzioni di Ginevra del 12 agosto 1949, relativo all'adozione di un emblema aggiuntivo (Protocollo III), fatto a Ginevra l'8 dicembre 2005 (1054)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 4^a (Difesa), 5^a (Bilancio), 12^a (Igiene e sanità)

C.1628 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 30/09/2008);

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Ratifica ed esecuzione dell'Emendamento alla Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989 sul controllo dei movimenti transfrontalieri pericolosi, approvato dalla Terza Conferenza delle Parti con decisione III/1 del 22 settembre 1995 (1055)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14^a (Politiche dell'Unione europea)

C.1665 approvato dalla Camera dei Deputati

(assegnato in data 30/09/2008);

Commissioni 3^a e 4^a riunite

Conversione in legge del decreto-legge 29 settembre 2008, n. 150, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali per l'anno 2008 (1061)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 9^a (Agricoltura e produzione agroalimentare), 12^a (Igiene e sanità), 14^a (Politiche dell'Unione europea); È stato inoltre deferito alla 1^a Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.

(assegnato in data 30/09/2008);

1^a Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Garraffa Costantino

Norme in materia di sicurezza nelle banche (365)

previ pareri delle Commissioni 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro)

(assegnato in data 01/10/2008);

1^a Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Giordano Basilio

Provvidenze a favore della stampa italiana all'estero (975)

previ pareri delle Commissioni 3^a (Affari esteri, emigrazione), 5^a (Bilancio)

(assegnato in data 01/10/2008);

1^a Commissione permanente Affari Costituzionali

Sen. Caselli Esteban Juan ed altri

Modifica della legge 27 dicembre 2001, n. 459, in materia di voto degli italiani all'estero (976)

previ pareri delle Commissioni 2^a (Giustizia), 3^a (Affari esteri, emigrazione), 5^a (Bilancio)

(assegnato in data 01/10/2008);

2^a Commissione permanente Giustizia

Sen. Rutelli Francesco, Sen. Zanda Luigi

Delega al Governo per la riforma della disciplina sanzionatoria penale in materia di reati contro il patrimonio culturale (962)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali)

(assegnato in data 01/10/2008);

2^a Commissione permanente Giustizia

Sen. Lumia Giuseppe ed altri

Modifiche all'articolo 41-bis della legge 26 luglio 1975, n. 354, in materia di regime speciale di detenzione (980)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio)

(assegnato in data 01/10/2008);

2^a Commissione permanente Giustizia

Sen. Casson Felice

Modifica alla legge 24 marzo 1958, n. 195, in materia di procedimento per il conferimento ai magistrati degli uffici direttivi (1034)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio)

(assegnato in data 01/10/2008);

3^a Commissione permanente Affari esteri, emigrazione

Sen. Garraffa Costantino

Norme riguardanti il personale a contratto regolato dalla legge italiana in servizio presso le rappresentanze diplomatiche, gli uffici consolari e gli Istituti italiani di cultura all'estero (367)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 11^a (Lavoro, previdenza sociale)
(assegnato in data 01/10/2008);

4^a Commissione permanente Difesa

Sen. Pegorer Carlo ed altri

Attribuzione di promozioni a titolo onorifico in favore del personale militare in congedo in possesso di particolari requisiti (989)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio)
(assegnato in data 01/10/2008);

6^a Commissione permanente Finanze e tesoro

Sen. Lannutti Elio ed altri

Norme per l'eliminazione dei costi gravanti sui cittadini in seguito ai rapporti di affidamento creditizio (927)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio)

Poiché il disegno di legge è stato fatto proprio dal Gruppo IdV in data 01-08-2008 ai sensi dell'articolo 79, comma 1 del Regolamento, la Commissione dovrà iniziarne l'esame entro un mese dall'assegnazione.

(assegnato in data 01/10/2008);

7^a Commissione permanente Istruzione pubblica, beni culturali

Sen. Pittoni Mario

Nuove norme per il reclutamento regionale del personale docente (997)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

7^a Commissione permanente Istruzione pubblica, beni culturali

Sen. Rusconi Antonio ed altri

Disposizioni concernenti il governo partecipato della scuola dell'autonomia, la formazione degli insegnanti e il loro reclutamento (1008)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

8^a Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni

Sen. Chiaromonte Franca

Disposizioni per la tutela delle televisioni di strada e in materia di emittenza radiotelevisiva di interesse civico, sociale e culturale (312)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 14^a (Politiche dell'Unione europea)
(assegnato in data 01/10/2008);

8^a Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni

Sen. Lannutti Elio ed altri

Modifiche al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di utilizzo di apparecchi per la rilevazione della velocità (951)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio)
(assegnato in data 01/10/2008);

8^a Commissione permanente Lavori pubblici, comunicazioni

Sen. Cutrufo Mauro

Istituzione della guida accompagnata a sedici anni ed altre norme legate alla sicurezza stradale (1031)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio)
(assegnato in data 01/10/2008);

10^a Commissione permanente Industria, commercio, turismo

Sen. Garraffa Costantino

Disposizioni in materia di certificazione di conformità sociale dei prodotti realizzati senza l'utilizzo di lavoro minorile (370)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 3^a (Affari esteri, emigrazione), 5^a (Bilancio), 11^a (Lavoro, previdenza sociale)
(assegnato in data 01/10/2008);

11^a Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale

Sen. Garraffa Costantino

Istituzione del Piano nazionale annuale per la lotta alla povertà e all'esclusione sociale (364)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data 01/10/2008);

11^a Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale

Sen. Bianchi Dorina

Modificazioni al testo unico delle disposizioni legislative in materia di tutela e sostegno della maternità e della paternità di cui al decreto legislativo 26 marzo 2001, n. 151 (1013)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio)
(assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Carloni Anna Maria

Disposizioni in materia di consenso informato e di dichiarazioni di volontà anticipate nei trattamenti sanitari (281)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia) (assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Massidda Piergiorgio

Disposizioni in materia di cure palliative domiciliari integrate per pazienti terminali affetti da cancro (477)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Massidda Piergiorgio

Disciplina degli interventi per la prevenzione e la cura delle malattie croniche e invalidanti (492)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Massidda Piergiorgio

Disposizioni in favore dei trombofiliaci (495)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Massidda Piergiorgio

Disciplina della produzione, commercializzazione e consumo di prodotti erboristici (503)
previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 9^a (Agricoltura e produzione agroalimentare), 10^a (Industria, commercio, turismo), 13^a (Territorio, ambiente, beni ambientali), 14^a (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Sbarbati Luciana, Sen. Musi Adriano

Modifiche alla legge 19 febbraio 2004, n. 40, recante norme in materia di procreazione medicalmente assistita (907)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio)
(assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Poretti Donatella ed altri

Disposizioni in materia di fecondazione medicalmente assistita e di ricerca correlata (981)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Baio Emanuela ed altri

Disposizioni in materia di dichiarazione anticipata di trattamento (994)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 2^a (Giustizia), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

12^a Commissione permanente Igiene e sanità

Sen. Carrara Valerio ed altri

Istituzione della figura professionale di medico specialista chirurgo senologo (1021)

previ pareri delle Commissioni 1^a (Affari Costituzionali), 5^a (Bilancio), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

Commissioni 1^a e 2^a riunite

Sen. Della Monica Silvia

Disciplina dei reati connessi con il fenomeno della prostituzione e misure di integrazione sociale (776)

previ pareri delle Commissioni 5^a (Bilancio), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), 14^a (Politiche dell'Unione europea), Commissione parlamentare questioni regionali

(assegnato in data 01/10/2008);

Commissioni 1^a e 2^a riunite

Sen. Casson Felice

Disposizioni in materia di contrasto alla criminalità organizzata e all'infiltrazione mafiosa nell'economia (1000)

previ pareri delle Commissioni 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 7^a (Istruzione pubblica, beni culturali), 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni), 10^a (Industria, commercio, turismo)

(assegnato in data 01/10/2008);

Commissioni 1^a e 2^a riunite

Sen. Musso Enrico

Disposizioni in materia di lotta alla prostituzione (1027)

previ pareri delle Commissioni 3^a (Affari esteri, emigrazione), 5^a (Bilancio), 6^a (Finanze e tesoro), 11^a (Lavoro, previdenza sociale), 12^a (Igiene e sanità), Commissione parlamentare questioni regionali (assegnato in data 01/10/2008).

Indagini conoscitive, annuncio

In data 30 settembre 2008, la 6^a Commissione permanente è stata autorizzata a svolgere, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, un'indagine conoscitiva sulla crisi finanziaria internazionale e sui suoi effetti sull'economia italiana.

Governo, trasmissione di atti per il parere

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 26 settembre 2008, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 1, commi 1, 3 e 4 della legge 25 febbraio 2008, n. 34 – lo schema di decreto legislativo recante: «Attuazione della direttiva 2006/66/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa a pile e accumulatori e ai rifiuti di pile e accumulatori e che abroga la direttiva 91/157/CEE» (n. 32).

Ai sensi delle predette disposizioni e dell'articolo 139-bis del Regolamento, lo schema di decreto è stato deferito – in data 26 settembre 2008 – alla 13^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 5 novembre 2008. Le Commissioni 1^a, 2^a, 5^a, 10^a e 14^a potranno formulare osservazioni alla Commissione di merito entro il 26 ottobre 2008.

Il Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca, con lettera in data 24 settembre 2008, ha trasmesso – per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 17, comma 95, della legge 15 maggio 1997, n. 127 – i seguenti atti:

schema di decreto ministeriale recante definizione delle classi dei corsi di laurea delle professioni sanitarie infermieristiche e ostetrica, della riabilitazione, tecniche e della prevenzione (n. 33);

schema di decreto ministeriale recante definizione delle classi dei corsi di laurea magistrale delle professioni sanitarie (n. 34).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-bis del Regolamento, gli schemi di decreto sono deferiti alla 7^a Commissione permanente, che esprimerà il parere – su ciascuno di essi – entro il 21 ottobre 2008.

Il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali, con lettera in data 25 settembre 2008, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 1, comma 40, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, nonché dell’articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001 n. 448 – lo schema di decreto ministeriale concernente il riparto dello stanziamento iscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali per l’anno 2008, relativo a contributi ad enti, istituti, associazioni, fondazioni ed altri organismi (n. 35).

Ai sensi della predetta disposizione e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 9^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 21 ottobre 2008.

Il Ministro dell’istruzione, dell’università e della ricerca, con lettera in data 23 settembre 2008 integrata dalla successiva nota del 30 settembre, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 64, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133 – il piano programmatico di interventi volti alla razionalizzazione dell’utilizzo delle risorse umane e strumentali del sistema scolastico (n. 36).

Ai sensi della predetta disposizione e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, l’atto è deferito alla 7^a Commissione permanente, nonché – per le conseguenze finanziarie – alla 5^a Commissione permanente. Le Commissioni esprimeranno i pareri entro il 21 ottobre 2008.

Il Ministro della difesa, con lettera in data 26 settembre 2008, ha trasmesso – per l’acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell’articolo 32, comma 2, della legge 28 dicembre 2001, n. 448 – lo schema di decreto ministeriale recante ripartizione dello stanziamento relativo ai contributi da assegnare agli enti vigilati dal Ministero della difesa per l’anno 2008 (n. 37).

Ai sensi della predetta disposizione e dell’articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 4^a Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il 21 ottobre 2008.

Governo, trasmissione di atti e documenti

Il Ministro dell’economia e delle finanze, con lettera in data 22 settembre 2008, ha inviato il documento che espone il monitoraggio gestionale delle entrate e delle spese del bilancio dello Stato, realizzato secondo le regole di contabilità nazionale «Sec 95», aggiornato al mese di aprile 2008 (Atto n. 61).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5^a Commissione permanente.

Il Presidente del Consiglio dei ministri ed il Ministro dell'economia e delle finanze, con lettera in data 24 settembre 2008, hanno presentato la Nota di aggiornamento al Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2009-2013 (*Doc. LVII, n. 1-bis*).

La predetta nota di aggiornamento è stata deferita in data 26 settembre 2008 alla 5^a Commissione permanente, previo parere della 6^a Commissione permanente.

Con lettere in data 5, 17 e 18 settembre 2008, il Ministero dell'interno, in adempimento a quanto previsto dall'articolo 141, comma 6, del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, ha comunicato gli estremi dei decreti del Presidente della Repubblica concernenti lo scioglimento dei consigli comunali di Celano (AQ), Gravina in Puglia (BA), Copertino (LE), Teramo, Giulianova (TE), Scorzè (VE), San Michele di Serino (AV), Battipaglia (SA), Telate (BG), Rivello (PZ), Caselle Lurani (LO), Montanaro (TO), Morano Calabro (CS), Lequile (LE), Striano (NA), Exilles (TO) e Sabaudia (LT).

Corte dei conti, trasmissione di documentazione

Il Presidente della Corte dei conti, con lettera in data 22 settembre 2008, ha inviato il referto della Sezione Autonomie – adottato con deliberazione n. 13 del 16 settembre 2008 – sullo stato dei controlli eseguiti dalla Corte dei conti sugli organismi partecipati dagli enti locali (Atto n. 62).

La predetta deliberazione è stata trasmessa, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 5^a Commissione permanente.

Assemblea parlamentare della NATO, variazioni nella composizione della delegazione parlamentare italiana

Il Presidente della Camera dei deputati ha comunicato che, in data 29 settembre 2008, ha chiamato a far parte della Delegazione italiana presso l'Assemblea parlamentare della NATO l'onorevole Italo Bocchino, in sostituzione dell'onorevole Carmelo Briguglio, dimissionario.

**Assemblee parlamentari del Consiglio d'Europa e dell'Unione
dell'Europa Occidentale, componenti delle delegazioni parlamentari
italiane eletti dalla Camera dei deputati**

La Camera dei deputati ha proceduto in data 24 settembre 2008 all'elezione dei membri effettivi e supplenti delle Delegazioni presso l'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa e presso l'Assemblea parlamentare dell'Unione dell'Europa Occidentale.

Sono risultati eletti membri effettivi i deputati: Roberto Antonione, Deborah Bergamini, Lorenzo Cesa, Gianpaolo Dozzo, Piero Fassino, Dario Franceschini, Gennaro Malgieri, Andrea Rigoni e Luigi Vitali.

Sono risultati eletti membri supplenti i deputati: Mario Barbi, Gianni Farina, Renato Farina, Giuseppe Galati, Federica Mogherini Rebesani, Fiamma Nirenstein, Giacomo Stucchi, Luca Volontè e Marco Zacchera.

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Del Vecchio e Chiti hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00029 dei senatori Peterlini ed altri.

La senatrice Soliani ha aggiunto la propria firma alla mozione 1-00022 dei senatori Poretti ed altri.

I senatori Gramazio e Totaro hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00027 dei senatori Baio ed altri.

Interpellanze

COSSIGA, GASPARRI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri della difesa e dell'interno.* – Si chiede di conoscere:

quale sia l'opinione del Governo sulla stupefacente e scandalosa, e in un indecoroso abbigliamento, partecipazione del maresciallo dei Carabinieri in servizio permanente Margherita Granbassi, nella veste di collaboratrice «in video», retribuita con regolare contratto e anche in forma di «velina», alla trasmissione del *talk show* politico «Annozero» in onda sul secondo canale televisivo della televisione pubblica RAI;

se non si ritenga incompatibile questa partecipazione con i doveri di un appartenente all'Arma e gravemente offensiva del prestigio professionale e morale dell'Arma stessa, ed in particolare di quei carabinieri, donne e uomini, che adempiono il loro rischioso dovere in teatri d'operazione esteri e anche in zone sensibili e ad alto rischio del nostro Paese, ed anche oltraggioso per la memoria di quei carabinieri che in Italia e all'estero, ad iniziare da Nassiriya, sono caduti nell'adempimento del loro dovere, nonché per il dolore delle loro famiglie;

quale autorità dell'Arma abbia autorizzato il maresciallo Margherita Granbassi ad assumere questi impegni contrattuali ed a partecipare a detta trasmissione e quale eventualmente sia stata l'autorità politica e perché abbia ordinato all'autorità militare dell'Arma la concessione di questa abnorme autorizzazione al maresciallo Margherita Granbassi;

inoltre, quali provvedimenti si intendano sollecitamente adottare a tutela del prestigio dell'Arma dei Carabinieri, pilastro fondamentale del sistema nazionale di difesa e di sicurezza militare del nostro Paese.

(2-00031)

CARRARA, TOTARO, DI GIACOMO, GALIOTO, PALMIZIO, DE GREGORIO, GRAMAZIO, IZZO, GENTILE, ORSI, FIRARELLO, FERRARA, MAZZARACCHIO, PASTORE, COMINCIOLI, ZANETTA, MALAN, VIZZINI, CURSI, GRILLO, RIZZOTTI, CUTRUFO, AMATO, DELOGU, SACCOMANNO, SCIASCIA, TOMASSINI, CASOLI, SCOTTI, SCARABOSIO, DE ECCHER, VALDITARA, ASCIUTTI, POSSA, VETRELLA, LICASTRO SCARDINO, DELL'UTRI, D'AMBROSIO LETTIERI, SANCIU, MESSINA. – *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

con la comunicazione in data 1° agosto 2008 (Registro ufficiale 0005099) il Ministro delle politiche agricole, alimentari e forestali rispondeva all'atto ispettivo 4-000218 a prima firma del primo interrogante nella quale venivano evidenziate numerose situazioni in cui l'operato dell'ENCI, soprattutto nella gestione del Libro genealogico del Cane di razza, è stato connotato da palesi violazioni di legge e dei disciplinari ministeriali;

nella suddetta risposta scritta il Ministro espone, quale presupposto della disamina di singoli punti di cui all'interrogazione (indicati dalla lettera a alla lettera f), che l'ENCI sia un soggetto giuridico privato e che – si legge testualmente – «Il fatto di gestire il libro genealogico del cane di razza non comporta mutamenti della natura giuridica dell'ente, né, tanto meno, sottintende una delega di poteri pubblici da parte dello Stato, in quanto l'attività in parola non deriva dallo Stato ma dai soci cinofili che hanno istituito il libro in questione»;

al riguardo, in via preliminare, occorre evidenziare ad avviso degli interroganti l'erroneità di tale premessa in quanto se non sussistono dubbi sulla natura privata dell'ENCI quale compagnie di formazione associativa, parimenti non pare che possa essere contestata l'assunzione da parte dello stesso ente di pubbliche funzioni, avvenuta con l'entrata in vigore del decreto legislativo n. 529 del 1992, ed in particolare dell'articolo 2, che ha attribuito ad associazioni aventi determinate caratteristiche l'istituzione e la tenuta dei libri genealogici;

sotto tale profilo non risulta pertinente il richiamo, avvenuto nella citata risposta, della sentenza della Cassazione sez. unite civili n. 1404 del 2 marzo 1972, che afferma la natura privata dell'ente per quanto in effetti riferito ad una contesa relativa al rapporto associativo (mancata concessione dell'affisso che l'ENCI attribuiva con l'esercizio dei poteri associa-

tivi) quando, diversamente, il T.A.R. Lombardia nella sentenza n. 1554/2004, proprio a seguito dell'attribuzione di funzioni istituzionali con la legge n. 529 del 1992, ha deciso che: «riflesso della natura pubblicistica della funzione espletata dall'E.N.C.I. (tenuta del libro genealogico) sono la sottoposizione a vigilanza ministeriale e che esso è venuto assumendo nel tempo funzioni pubblistiche, essendo deputato – quale associazione di allevatori – alla tenuta del libro genealogico e del registro anagrafico degli animali di razza ed al rilascio delle relative certificazioni (necessarie per la commercializzazione di detti animali e dei loro prodotti genetici: cfr. art. 2 e 5 decreto legislativo 30 dicembre 1992 n. 529)». Di conseguenza è stata riconosciuta la giurisdizione del giudice amministrativo per «gli atti che direttamente attengono all'esercizio di funzioni di natura pubblica, cioè quelli immediatamente riconducibili alla tenuta del libro genealogico e – solo in quanto occorra (ai sensi dell'art. 3 del disciplinare) allo svolgimento delle attività del libro genealogico – al Corpo degli esperti»;

quindi non può essere disconosciuto da parte del Ministro il fatto che l'ENCI, proprio in forza dell'art. 2 del decreto legislativo n. 529 del 1992 – emanato in applicazione della direttiva 91/174/CEE del 25 marzo 1991 – eserciti in via esclusiva sul territorio nazionale le pubbliche funzioni inerenti la tenuta dei libri genealogici, ossia dei libri da cui risulta la genealogia e quindi la discendenza dei cani di razza, che consente il rilascio di documenti aventi pubblica fede (*pedegree*); inoltre è evidente che con tale attività l'ENCI svolga un servizio che si rivolge alla generalità degli utenti, non ai soli associati, al punto che in Italia il rilascio del *pedigree*, documento avente pubblica fede (non un atto privatistico), è prerogativa esclusivamente dell'ENCI, che applica tariffe differenziate tra associati e non associati. Se fosse un soggetto esclusivamente privato, come si legge nella risposta, si paleserebbe l'esercizio di un attività economica in regime di monopolio, vietato dalla legge;

quindi non può dirsi, come nella risposta all'interrogazione, che l'ente è privato e che tale rimane anche quando esercita le funzioni di tenuta del libro genealogico e di quanto a ciò connesso, dovendo correttamente riconoscersi nell'ente una duplice natura, pubblica e privata, a seconda degli atti che pone in essere, con l'applicazione dei principi generali in tema di trasparenza e correttezza dell'azione amministrativa in caso di esercizio di pubbliche funzioni;

considerato che:

ancora, non condivisibile ad avviso degli interroganti è l'affermazione – riportata nella risposta – secondo cui «Le richieste approvazioni ministeriali, della istituzione del libro e dei disciplinari che ne regolano la tenuta, sono legate alla possibile rilevanza pubblica che l'attività in parola, che resta comunque privata, può rivestire per l'affidamento dei terzi sui documenti e le certificazioni che tale libro rilascia»;

la rilevanza pubblica di una attività non può essere «possibile», non conoscendo gli atti legislativi e regolamentari una tale genericità ed incertezza di applicazione; invece, i decreti ministeriali che regolano la te-

nuta del Libro genealogico, le Norme tecniche e il Corpo degli esperti, confermano la rilevanza pubblica di tali materie, regolate con atto ministeriale, il cui esercizio viene attribuito ad un soggetto avente natura privistica (come ad esempio nel tipico caso della società concessionaria di opere pubbliche) il quale, nello svolgimento di tali funzioni, deve attenersi ai principi tipici dell'azione amministrativa;

d'altra parte, in ogni caso, l'esercizio sul territorio nazionale delle funzioni di tenuta del libro genealogico non è oggetto dello scopo associativo dell'ENCI, risultando invece che tale funzione è stata attribuita in forza di norma di legge;

rilevato inoltre che:

1) quanto all'identificazione dei cani, la violazione da parte dell'ENCI delle norme sulla identificazione dei cani è stata già accertata dal Ministero che, con la nota in data 4 dicembre 2006, in risposta all'atto di sindacato ispettivo 4-00833 a firma del primo interrogante, testualmente dichiarava: «la banca dati dell'ENCI fino al 31 dicembre 2004 doveva necessariamente essere in linea con l'anagrafe canina detenuta dalle regioni (...) invece, con circolare n. 3241 del 24 gennaio 2005, il Direttore generale dell'ENCI e responsabile dell'Ufficio centrale del Libro genealogico, richiamando una precedente nota del 1 giugno 2004 informava le delegazioni ENCI che gli allevatori titolari e/o associati d'affisso riconosciuto ENCI/FCI hanno facoltà di registrare al libro genealogico cucciolate identificabili anche attraverso l'apposizione della propria sigla assegnata dall'ENCI»;

nello specifico sono state accertate la mancata considerazione dell'identificativo ufficiale dei cani, che è esclusivamente quello attribuito dalle Regioni; la mancata uniformazione per tutti i cani nati dal 1º gennaio 2005 e la mancata uniformazione per tutti i cani nati prima del 1º gennaio 2005 nelle Regioni che avevano attivato l'anagrafe canina, adottando l'identificativo ufficiale (ad esempio la Regione Emilia-Romagna);

invece l'ENCI ha consentito l'iscrizione dei cani mediante tatuaggio apposto da allevatori titolari di affisso, quindi a soggetti non in regola con l'iscrizione all'anagrafe canina come disposto dalla legge n. 281 del 1992;

nella risposta all'interrogazione si dà atto della palese violazione di norme di legge (la legge n. 281 del 1992 e le leggi regionali) che l'ENCI ha ritenuto di applicare solo a seguito dell'emanaione da parte del Ministero del decreto ministeriale n. 10065 del 6 luglio 2007, emesso quale estremo rimedio alla situazione di totale caos verificatosi in ordine alla identificazione dei cani per la incompatibilità tra l'identificazione ENCI e quella delle anagrafi canine regionali;

ne consegue che la responsabilità dell'ENCI nella gestione della pubblica funzione o comunque nell'attività di pubblico interesse è evidente ed acclarata, e non viene meno per quanto successivamente posto in essere dal Ministero;

peraltro l'ENCI prosegue nella violazione delle norme pubblicistiche e nell'ostruzionismo rispetto all'introduzione di principi di trasparenza

in un settore di tale interesse sociale ed economico, con evidenti riflessi distorsivi sull'attività associativa, in quanto – come si legge nella risposta all'interrogazione – «Procede (...) a rilento la regolarizzazione dei cani, riferiti ad allevatori titolari di affisso, identificati con il solo tatuaggio. Infatti dei 26.614 conteggiati l'anno scorso, solo per 449 è stato completato l'adeguamento»;

in pratica, non vengono verificati proprio coloro che perpetuano la qualifica di allevatori in virtù dell'affisso concesso discrezionalmente dall'ENCI, i quali, ancorché privi dei requisiti dettati dal decreto ministeriale 21203 del 8 marzo 2005 per l'iscrizione nel registro degli allevatori, spesso non hanno un allevamento o anche solo cani di razza. Tutto questo si perpetua grazie all'anomalo ritardo dell'ENCI nella verifica, così consentendo a soggetti privi dei requisiti dettati dai disciplinari ministeriali di qualificarsi allevatori ed ad essere iscritti nell'apposito registro, quindi ad essere soci allevatori dell'ENCI e ad essere privilegiati a discapito degli allevatori che esercitano effettivamente l'attività che l'ente dovrebbe tutelare e promuovere;

occorrerebbe che il Ministero intervenisse per sollecitare la verifica del possesso dei requisiti di iscrizione Registro da parte degli allevatori titolari di affisso, verificando prima di tutto i componenti del Consiglio direttivo, ossia coloro che attualmente gestiscono e rappresentano l'ENCI;

2) relativamente all'attività dell'Ufficio centrale del libro genealogico, l'ENCI ha omesso di istituire l'Ufficio centrale del libro genealogico, in aperta e palese violazione dell'articolo 5 del decreto ministeriale 21095 del 5 febbraio 1996;

al riguardo la risposta all'interrogazione appare del tutto evasiva, in quanto riporta solo che l'albo degli allevatori e dei proprietari è pubblicato sul sito *Internet*, che i dati anagrafici e genetici dei cani sono rintracciabili sul medesimo sito mentre le informazioni relative all'ubicazione degli allevamenti sono pubblicati solo a richiesta degli stessi allevatori, e che è avvenuto il potenziamento dei controlli da parte dell'ENCI e l'informatizzazione delle delegazioni;

peraltro si rileva che, per quanto riguarda l'identificazione degli allevatori, la mancata pubblicazione della ubicazione degli allevamenti non può essere giustificata con il rispetto della normativa sulla *privacy* in quanto tale informazione non attiene al trattamento di dati sensibili. Invece, in questo modo, di fatto si impedisce di avere evidenza degli allevamenti di cani di razza ai fini dell'espletamento dei necessari controlli e dell'accertamento di coloro che sono titolari di allevamenti solo in virtù di autodichiarazioni, che l'ENCI non verifica;

in secondo luogo, soprattutto, la risposta non dice nulla per quanto attiene all'istituzione dell'Ufficio centrale ed all'attività istituzionale che lo stesso deve svolgere ai sensi del Disciplinare del Libro genealogico;

al riguardo occorre ricordare che l'Ufficio centrale è l'organo che provvede essenzialmente all'applicazione delle Norme tecniche, al coordinamento ed al controllo dell'attività delle delegazioni e del corpo degli esperti giudici. È, inoltre, lo strumento primario dell'attività di selezione

delle razze canine di interesse zootecnico in quanto da esso dipendono la corretta conservazione di popolazioni di animali geneticamente distinte e sane definendo, stabilendo ed accertando i criteri di miglioramento genetico, gli obiettivi di selezione, valutazioni genetiche dei riproduttori, le condizioni sanitarie delle razze, la valorizzazione economica delle razze;

per cui, del tutto diversamente da quanto risposto dal Ministro, l’Ufficio centrale non è stato istituito dall’ENCI, e quindi non svolge le importanti funzioni attribuite per la selezione genealogica, in ciò palesandosi ancora una volta l’elusione da parte dell’ENCI delle norme dettate dal Disciplinare ministeriale;

3) quanto alla questione SIPS, nella stessa risposta il Ministro evi- denzia la violazione delle norme statutarie da parte dell’ENCI che, per quanto attiene alla questione, è intervenuta senza motivo sull’assetto so- ciale di un proprio socio collettivo, obbligandolo a subire una *deminutio* delle proprie competenze e dei propri associati;

si prende atto con favore che il Ministero abbia invitato l’ENCI ad evitare per il futuro qualsiasi riconoscimento di nuove associazioni per razze o gruppi di razze già oggetto di tutela da parte di soci collettivi esis- tenti. Ma questo non emenda la violazione commessa dagli organi del- l’ENCI cui, ancora una volta, ha dovuto porre rimedio il Ministero me- diante l’esercizio dei poteri di controllo;

di fatto è ormai necessario ed improcrastinabile riaffidare le 15 razze di segugi, toltele senza ragione, alla SIPS, in quanto è evidente che l’ENCI non intende retrocedere dalla deliberazione presa in aperto contrasto con il suo stesso statuto;

4) quanto alla Commissioni di disciplina, la materia attiene certa- mente ad aspetti privatistici associativi. Peraltra, non può non interessare il Ministro il mancato rispetto da parte dell’ENCI, ente cui ha attribuito pubbliche funzioni, degli imprescindibili diritti della persona sanciti dalla Carta costituzionale, posto che tali principi lo stesso ENCI viola con l’e- sercizio dell’attività disciplinare, in modo discriminatorio, proprio nei con- fronti di coloro che denunciano violazioni e omissioni. Così è accaduto al signor Veronesi, sottoposto a procedimento disciplinare solo per aver de- nunciato al Ministro i fatti, già accertati, evidenziati nell’interrogazione parlamentare;

a ciò si aggiunga che la sospensione dalla qualifica di socio del- l’ENCI comminata dalle Commissioni di disciplina, secondo quanto ri- tiene il suddetto ente, impedisce non solo la partecipazione alla vita della compagine associativa ma non consente nemmeno la partecipazione alle verifiche zootecniche e quindi non consente agli allevatori sanzionati la promozione della selezione dei cani, che è una attività avente pubblico in- teresse;

5) relativamente al maltrattamento animali, la risposta all’interro- gazione non fa venir meno il fatto che l’ENCI disattende la funzione de- legata in forza di legge di tutelare la cinofilia e la selezione zootecnica in quanto omette di modificare gli *standard* delle razze canine (Dobermann, Mastino napoletano e Cane corso), che ancora oggi ammettono la caudec-

tomia e la conchettomia, favorendo la partecipazione alle mostre di cani mutilati, nonostante ciò sia vietato dalla normativa europea. In definitiva l'ENCI avalla di fatto il perpetuarsi di comportamenti in violazione dell'ordinanza del ministro Turco, sui quali si era espresso negativamente anche il comitato di Bioetica nazionale nel maggio 2006;

6) con riferimento alla proroga dei termini per la verifica dei requisiti di iscrizione all'albo degli allevatori, il Ministro riconosce che il decreto di proroga concesso per la terza volta all'ENCI affinché lo stesso provvedesse alla istituzione del Registro degli allevatori, anche questo motivato dalla colpevole inerzia dello stesso ente, consentiva il mantenimento di una «situazione di indeterminatezza» che costituiva «fonte di possibile contenzioso per disparità di trattamento tra gli allevatori, con l'equiparazione di soci in possesso di cani e soci che ne sono privi»;

per la verità, questa palese violazione delle norme ministeriali avviene ancora, posto che, come sopra richiamato, lo stesso Ministro evidenzia che «la regolarizzazione dei cani, riferiti ad allevatori titolari di affisso, identificati con il solo tatuaggio è avvenuto, solo per 449 rispetto a 26.614 conteggiati l'anno scorso». In definitiva non vengono verificati proprio coloro che non posseggono più cani e quindi un allevamento, e che continuano ad essere considerati soci allevatori ed a gestire ed a rappresentare l'ENCI in Consiglio direttivo;

infine, viene dato atto che il decreto ministeriale è stato annullato, a seguito del ricorso promosso da alcuni allevatori;

premesso, inoltre, che:

in conclusione, lo stesso Ministro riconosce che si siano verificate le carenze segnalate nell'interrogazione ed accertate negli anni precedenti per quanto attiene allo svolgimento delle funzioni inerenti alla tenuta e alla gestione del libro genealogico. Anche se tali carenze risulterebbero avviate «verso il superamento», grazie all'intervento del Ministero, ciò non può tuttavia nascondere l'incapacità dimostrata dall'ENCI, nella passata e nell'attuale gestione (nell'attuale Consiglio direttivo sono presenti nove undicesimi del precedente organo), nell'assolvere ai compiti istituzionali affidati;

inoltre, il livello di conflittualità giudiziale cui fa riferimento la risposta non è conseguenza della fisiologica litigiosità degli associati, ma testimonia una gestione per nulla trasparente da parte dei medesimi soggetti (il precedente Consiglio direttivo è stato confermato per nove undicesimi) delle attribuzioni inerenti la tenuta del LOI, come documentato dalle continue violazioni delle norme statali, regionali, ministeriali ed associative da parte del precedente e dell'attuale gestione dell'ENCI;

il commissariamento si rende quindi necessario ed opportuno proprio perché le carenze si sono manifestate nell'esercizio delle funzioni pubbliche attribuite all'ente;

al riguardo, anche a riprova della correttezza della procedura, occorre tenere conto del fatto che l'ENCI è stato sottoposto ad un precedente commissariamento straordinario per la mancata approvazione del regolamento dell'ENCI di attuazione dello statuto, con la nomina dell'on. Ber-

lato. L'esito di tale procedura, ancora differentemente da quanto riportato nella risposta alla interrogazione, è stato il raggiungimento dell'obiettivo prefissato, con l'approvazione del Regolamento e lo svolgimento della elezione degli organi associativi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda adottare iniziative nei confronti dell'Ente nazionale cinofilia italiana che persiste nell'avallare comportamenti contrari alla legge ed ai regolamenti nazionali;

se quindi intenda procedere con la nomina di un commissario *ad acta* per la tenuta del Libro genealogico, in applicazione della legge n. 529 del 1992 e del Disciplinare del Libro genealogico per la tutela dei cani di razza;

infine, alla luce delle normative vigenti e di tutto quanto descritto, considerata la natura pubblicistica delle funzioni svolte dall'ENCI, se ritenga opportuno intervenire con gli atti che riterrà più idonei sul quadro normativo dell'ente stesso al fine di dotare il Ministero di strumenti sufficientemente efficaci di controllo tali da comportare il rispetto delle norme. Nel caso in cui, poi, intenda contemplare detta ipotesi, se intenda anche dare maggior peso alle Regioni, considerata la natura associativa dell'ente medesimo.

(2-00032 p.a.)

Interrogazioni

LATRONICO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

nel territorio della città di Nova Siri (Matera) opera la G.P.M. Communication società cooperativa a responsabilità limitata, società editrice dell'emittente radiofonica «Radio Canale 94 stereo» (prot. 907412);

la suddetta emittente da molti anni trasmette sulla frequenza 94.100, di cui è legittima concessionaria in forza di regolare autorizzazione ministeriale;

negli anni passati più volte «Radio Canale 94 stereo» ha subito interferenze e disturbi sulla sua storica frequenza 94.100;

tali interferenze e disturbi sono stati sempre segnalati al Ministero competente;

recentemente si sono nuovamente verificate numerose interferenze a danno dell'emittente, che sono già state portate all'attenzione del Ministero, settore comunicazioni, affinché vengano prese tutte le iniziative necessarie per eliminare tale disagio,

si chiede di sapere quali iniziative e/o attività il Ministro in indirizzo abbia già intrapreso o intenda intraprendere al fine di far cessare le interferenze che disturbano le trasmissioni di «Radio Canale 94 stereo».

(3-00252)

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

sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana n. 56, serie «Concorsi ed esami», del 18 luglio 2008, il Ministero per i beni e le attività culturali ha pubblicato otto concorsi;

dai bandi di tali concorsi si evince che alla Basilicata non è stato assegnato alcun posto a concorso;

il patrimonio storico, artistico e culturale della Basilicata, oltre ad essere di grande pregio, necessita di una maggiore attenzione affinché possa assurgere anche a volano di sviluppo economico;

purtroppo si assiste quotidianamente alla migrazione di giovani professionisti lucani del settore, costretti ad abbandonare la loro terra alla ricerca di occasioni di lavoro,

si chiede di sapere:

per quali ragioni alla Basilicata non sia stato riservato alcun posto tra i vari concorsi pubblicati sulla *Gazzetta Ufficiale* del 18 luglio 2008;

quali siano le politiche di sostegno alle realtà già esistenti e di sviluppo che il Ministero intende realizzare in Basilicata;

quali siano le occasioni di lavoro che il Ministro in indirizzo intende promuovere a favore dei giovani lucani che si sono formati e si stanno formando con competenze nel settore.

(3-00253)

VITALI, GHEDINI, SANGALLI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

nel 1994 viene siglato l'Accordo quadro tra RER, Ministero dei trasporti, Ferrovie dello Stato SpA e TAV SpA relativo alla realizzazione della tratta ferroviaria Alta velocità-Alta capacità (AV-AC) Bologna-Firenze in cui si prevede che nell'ambito «della viabilità di servizio, le parti si impegnano, appena disponibile il progetto esecutivo da parte degli organi competenti, a risolvere il problema del superamento del nodo di Rastignano, con un concorso di TAV Spa di 14 miliardi di lire per la sua realizzazione»;

nell'ambito della Conferenza dei servizi del 1995 per l'approvazione della tratta AV-AC Bologna-Firenze è sottoscritta una convenzione tra ANAS, TAV, Ferrovie dello Stato, Provincia e Comune di Bologna, Comune di Pianoro e Comune di San Lazzaro per la costruzione della variante alla strada statale 65 Futa (ora strada provinciale 65) in corrispondenza dell'abitato di Rastignano, in cui si conferma il contributo di TAV di 14 miliardi di lire (pari a 7.230.396,60 euro), si prevede un contributo di ANAS pari a 15 miliardi (pari a 7.746.853,50 euro) e si individua nella Provincia di Bologna l'ente cui è affidata la progettazione dell'opera;

la Provincia di Bologna presenta il progetto preliminare nell'ottobre 1996;

nel 2001, a seguito del trasferimento prima a RER e poi alle Province delle strade di competenza di ANAS, la Provincia di Bologna prende in carico anche la ex SS Futa;

nel marzo 2002 la procedura di appalto di ANAS viene interrotta a causa dell'accoglimento di alcuni ricorsi al TAR per errori nelle notifiche degli espropri e nel 2003 la Provincia si assume l'incarico delle competenze e delle attività di concerto con il Presidente di ANAS;

nel 2004 ANAS in base al progetto della Provincia di Bologna si impegna ad assicurare l'erogazione di ulteriori 10.785.538,19 euro, elevando così il contributo totale a 19.769.603,40 euro;

ancora nel 2004 viene indetta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'avvio della nuova Conferenza dei servizi per l'approvazione degli interventi connessi alla variante San Ruffillo della Tratta AV-AC Bologna-Firenze; in tale ambito la Regione Emilia Romagna, la Provincia ed il Comune di Bologna e i Comuni di Pianoro e San Lazzaro richiedono la realizzazione della variante alla strada provinciale 65 della Futa in corrispondenza dell'abitato di Rastignano da parte di TAV;

TAV dopo aver stimato il costo dell'opera in circa 43 milioni di euro, si rende disponibile a progettare, di concerto con la Provincia, e realizzare la variante di Rastignano, previa reperibilità delle risorse finanziarie necessarie;

nel maggio 2004 l'allora Ministero dei trasporti, a margine dei lavori conclusi della conferenza dei servizi, si impegna a reperire «gli ulteriori finanziamenti necessari alla completa realizzazione della variante di Rastignano, al fine di garantirne il completamento contestualmente alle opere ferroviarie» dell'asse Bologna-Firenze «parte integrante del corridoio n. 1 (Berlino-Palermo)» all'interno della legge finanziaria per il 2005;

nel giugno 2004 viene stipulata la convenzione tra la Provincia ed il Comune di Bologna, i Comuni di Pianoro, di San Lazzaro e TAV, che stabilisce la presa in carico dell'opera da parte di TAV per la realizzazione della variante al nodo di Rastignano e l'adeguamento da parte di TAV, di concerto con gli uffici della Provincia di Bologna, del progetto esecutivo approvato da ANAS senza modificarne il tracciato;

nel febbraio 2005 la Provincia approva il progetto preliminare della variante strada provinciale 65 redatto ed adeguato a cura di TAV e chiede alla Regione l'attivazione della procedura di Valutazione di impatto ambientale (VIA);

nel marzo 2006 la RER convoca la Conferenza dei servizi in cui sono presenti la Provincia di Bologna, i Comuni di Bologna, Pianoro e San Lazzaro e gli enti Azienda Unità sanitaria locale, Agenzia regionale protezione dell'ambiente, Sovrintendenza ai beni artistici e ambientali, eccetera, per avviare la procedura di VIA. Tale conferenza, nel maggio 2006 chiede con una nota approfondimenti e integrazioni relative a 88 osservazioni sul progetto, cui la Provincia risponde nel novembre dello stesso anno;

ai primi di settembre 2008 si è finalmente giunti alla conclusione, con esito positivo, da parte della Conferenza dei servizi, della procedura di VIA;

conclusa questa, i lavori possono essere immediatamente avviati da TAV utilizzando gli strumenti e l'attrezzatura ancora presente sul territorio, previo reperimento dei fondi necessari;

occorre rilevare come numerose rilevazioni, nel corso degli anni, abbiano posto in evidenza la gravità delle emissioni di polveri fini, di CO2 e di benzene in località Rastignano centro, a causa della sua conformazione a *canyon* ed abbiano indicato fra le priorità relative alla mobilità per la tutela della salute dei cittadini la realizzazione della variante al nodo;

il Dipartimento di prevenzione dell'Azienda USL di Bologna ha sottolineato le conseguenze per la salute soprattutto per le categorie deboli, bambini ed anziani, delle emissioni di polveri fini, CO2 e benzene legate alle congestioni e aumenti del traffico in termini di aumento delle patologie respiratorie e cardiocircolatorie, accessi al pronto soccorso, e ricoveri ospedalieri;

si può osservare come la mancata realizzazione della variante sia in grado di determinare una serie di inconvenienti che possono così sintetizzarsi: a) un aumento significativo del traffico e della congestione lungo la via Toscana (pianorese e bolognese) sino alle porte di Bologna lungo gli accessi alle vie di collegamento con la tangenziale; b) un incremento dei tempi di percorrenza in modo consistente, inducendo inefficienze anche al trasporto pubblico su gomma; c) un innalzamento dell'inquinamento acustico in buona parte di via Toscana che supera i limiti di emissioni previsti a tutela della salute dei cittadini; d) la limitazione della mobilità pedonale in prossimità della via Toscana con conseguenti problemi alla sicurezza delle persone;

negli anni scorsi i Comitati di cittadini, gli amministratori locali e le forze politiche dei Comuni delle cinque valli bolognesi hanno promosso iniziative di sensibilizzazione, audizioni, raccolte di firme per richiedere a Provincia, Regione e Ministero delle infrastrutture la certezza del finanziamento della variante;

nel 2006 è stato consegnato all'allora ministro Di Pietro un appello accompagnato da circa 2500 firme di cittadini del territorio di Pianoro e dei quartieri di Bologna interessati;

l'urgenza è data dal fatto che i costi relativamente contenuti del progetto (47 milioni di euro che dovrebbero essere stanziati dal CIPE e sette da TAV) sono tali proprio perché l'opera sarebbe facilmente cantierabile da parte di TAV che, al momento, è ancora presente sul territorio;

una vallata con 40.000 abitanti e più di 2000 aziende risulta ancora oggi lontana da tutte le vie di comunicazione, senza collegamenti veloci per l'autostrada o la tangenziale, con tutte le conseguenze in termini di vivibilità e produttività locale che questo comporta,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo intenda attivarsi affinché la realizzazione del progetto «Nodo di Rastignano/variante alla statale 65» non sia procrastinato ulteriormente, attraverso lo stanziamento dei fondi necessari al suo completamento.

(3-00254)

POLI BORTONE, COSTA. – *Ai Ministri per le politiche europee, dell'economia e delle finanze e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

nel maggio 2006 la Federdistribuzione, associazione che riunisce le grandi catene commerciali, ha presentato un esposto contro i vantaggi fiscali garantiti alle cooperative;

a seguito di detto esposto, il Commissario dell'Unione europea alla concorrenza, Neelie Kroes, ha inviato al Governo italiano una lettera formale nella quale si chiedono spiegazioni sui vantaggi fiscali di cui beneficiano le imprese cooperative di grandi dimensioni che non rientrano nella categoria delle piccole e medie imprese (PMI);

il Commissario intende verificare che le agevolazioni offerte al sistema cooperativo italiano per l'abbattimento del reddito imponibile non si configurino come aiuti di Stato;

la procedura che la Kroes ha avviato riguarda aiuti già esistenti (e non nuove misure) e pertanto non comporterà la richiesta di recupero di alcuna somma pregressa, bensì una sollecitazione al Governo a modificare la legislazione esistente;

la procedura attualmente in corso mira a garantire la conformità delle misure future alla normativa comunitaria dal momento che quelle vigenti esistevano già prima dell'entrata in vigore del Trattato CE e possono, pertanto, considerarsi aiuti esistenti;

considerato che:

il Commissario responsabile della concorrenza ha dichiarato: «la nostra impostazione è improntata al giusto equilibrio tra tutela delle cooperative e interesse del consumatore, nel senso di evitare distorsioni della concorrenza sul mercato del dettaglio. In particolare, il nostro scopo è di tutelare le riduzioni fiscali a vantaggio delle cooperative mutualistiche o che si giustificano in vista del perseguimento di obiettivi sociali nell'interesse comune, mentre intendiamo escludere le agevolazioni fiscali ingiustificate a vantaggio delle grandi cooperative, concorrenti dirette delle imprese commerciali tradizionali»;

secondo le informazioni che le autorità italiane avrebbero fornito a Bruxelles, le misure sono andate a beneficio di cooperative di tutte le dimensioni e operanti in tutti i settori: dal 2003 le misure fiscali speciali valgono per tutte le cooperative che svolgono buona parte delle loro attività con i propri membri (le cosiddette cooperative a mutualità prevalente),

l'interrogante chiede di sapere dai Ministri in indirizzo, ciascuno per quanto di propria competenza:

quale sia lo stato della procedura informativa avviata dalla UE nei confronti del Governo italiano;

se e in quali modi intendano eventualmente intervenire al fine di adeguare la normativa italiana, in tema di agevolazioni fiscali, alle disposizioni comunitarie, con particolare riguardo al sistema delle cooperative di grandi dimensioni.

MARITATI, DELLA MONICA, SERAFINI Anna Maria, DELLA SETA, BIONDELLI, DEL VECCHIO, INCOSTANTE, MONGIELLO, CASSON, FILIPPI Marco, ARMATO, BAIO, D'AMBROSIO, DONAGGIO, MARINO Ignazio, GRANAIOLA, GHEDINI, BERTUZZI, AMATI, MAGISTRELLI, PROCACCI, FIORONI, BLAZINA, ADAMO, PERDUCA, PORETTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

la stampa nazionale («l'unità» del 29 settembre 2008) ha riportato la notizia della grande impressione suscitata al Salinadocfest – *festval* del documentario narrativo – dal filmato di Andrea Segre e Dagmawi Yimer, intitolato «Come un uomo sulla terra», sull'esperienza vissuta dallo stesso Dagmawi nel suo penoso peregrinare da Addis Abeba sino all'Italia passando per il villaggio libico di Kufra;

nel documentario viene descritto in modo preciso il *lager* in cui vengono trattenuti i cittadini di varie nazionalità che intendono raggiungere le coste del mondo occidentale e quelle italiane in particolare;

le condizioni in cui vengono trattenuti sono particolarmente disumane, in modo particolare per le donne;

nello stesso documentario si sostiene che imprecise autorità italiane sono state in visita a Kufra e avrebbero quindi dovuto vedere l'orrendo trattamento inflitto agli sfortunati cittadini provenienti da diverse regioni africane,

si chiede di sapere:

se il Governo italiano sia a conoscenza dell'esistenza di questo campo di detenzione nella località libica di Kufra;

se negli accordi recentemente stipulati, con l'obbligo per l'Italia di versare somme in favore del Governo libico, sia per le antiche diatribe bilaterali, sia per il controllo dell'immigrazione diretta nel nostro Paese, sia stato chiesto di fermare in appositi campi i detenuti in transito, o se vi siano altri accordi specifici relativi al trattamento degli immigrati che attendono di attraversare il Mediterraneo;

se l'Italia sia coinvolta, in qualsiasi modo, da sola o con altri Paesi europei, nella costruzione e/o nel finanziamento di campi per immigrati sia a Kufra sia in altre località della Libia;

se risultino visite compiute da autorità italiane a qualsiasi livello al campo di Kufra, e quali siano esattamente le autorità che avrebbero fatto visita al campo nel corso del 2005, come riportato nel suddetto documento;

se non si ritenga di dover comunque intervenire con estrema urgenza per avere la garanzia assoluta che i soldi dei contribuenti italiani non vengano utilizzati per palesi e gravissime violazioni dei diritti umani fondamentali;

quali passi intenda comunque compiere il Governo per tutelare l'immagine tradizionale dell'Italia sempre schierata in qualsiasi parte del mondo in difesa dei diritti dell'uomo.

SBARBATI. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti, della giustizia, del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

dalla stampa degli ultimi giorni si apprende dell'indagine durata quasi 10 anni che nel crotone ha portato all'individuazione di 350.000 tonnellate di scorie industriali pericolose (arsenico, zinco, piombo, indio, germanio, mercurio, magnesio, cadmio) provenienti dall'ILVA di Taranto, che, anziché essere correttamente trattate in discariche specializzate e poi smaltite con le cautele imposte dalla legge, sono state impiegate per la costruzione di opere pubbliche (cortili di scuole, parcheggi di attività commerciali, pavimentazione di una banchina del porto, alloggi popolari, strade, eccetera) e in parte riversate anche in mare, nella riserva protetta nelle acque antistanti Crotone;

si è giunti al sequestro di 18 siti per i quali l'ex procuratore capo di Crotone, nei quasi otto anni in cui ha seguito il caso, si è limitato a chiedere la rimozione delle scorie, ma non ha preso provvedimenti cauterelativi, perché i periti non gli avrebbero prospettato l'imminenza di pericolo;

il pubblico ministero nei giorni scorsi ha invece chiesto il sequestro delle aree a rischio proprio perché c'è il rischio di una contaminazione nel caso si smuovesse la terra sotto la quale sono state smaltite le scorie;

l'indagine, che è iniziata nel 1999 e ha coinvolto anche il Nucleo investigativo sanità e ambiente (NISA), ha portato all'accusa per gli indagati di disastro ambientale e associazione a delinquere,

si chiede di sapere:

come sia possibile che materiale così tossico, come stabilito dalle indagini del NISA, abbia potuto essere impiegato per realizzare opere pubbliche e che queste siano state normalmente utilizzate per così lungo tempo, senza che le competenti autorità informate si preoccupassero della loro pericolosità per le persone;

se sia possibile assolvere dalle proprie responsabilità i collaudatori delle opere che hanno tacito o sottovalutato i rischi per la incolumità delle popolazioni e per la salvaguardia dell'ambiente (i filmati realizzati dal NISA avevano individuato un materiale scuro e granulosso che nei cantieri era utilizzato come malta cementizia) o deresponsabilizzare l'Eni che da anni conduce attività nell'area in oggetto, lasciando a terzi (imprese sussidiarie) l'onere di occuparsi dei metalli pesanti, residui di produzione;

se il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali possa dire quali patologie potrebbero aver contratto le popolazioni residenti – che hanno frequentato le scuole, abitato le case popolari, o lavorato sulle banchine portuali – e a quali indagini o profilassi potrebbero essere sottoposte per evitarne l'insorgere;

come e in quali tempi si intenda dar corso alla rimozione delle scorie impiegate in edilizia e stoccate in mare al fine di bonificare le aree contaminate e renderle vivibili per le popolazioni residenti.

(3-00258)

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

la zona industriale di Borgo Incoronata-Foggia, gestita dal consorzio pubblico Area per lo sviluppo industriale, è interessata da un virtuoso processo di sviluppo, in gran parte riconducibile agli investimenti effettuati o in fase di completamento di medie e grandi imprese del settore agroalimentare, con positive ricadute sul mercato del lavoro e l'intero sistema economico locale;

a sostegno di tale processo di sviluppo, le Istituzioni e il sistema delle imprese locali hanno individuato nella realizzazione del secondo vincolo autostradale di Foggia un fattore propulsivo, nonché di implementazione e razionalizzazione dell'assetto infrastrutturale e logistico dell'intera provincia di Foggia;

Confindustria Foggia ha predisposto, e presentato Ministro *pro tempore* delle infrastrutture, Antonio Di Pietro, un *report* tecnico in cui si indicavano: ubicazione dell'infrastruttura, caratteristiche dell'area, obiettivi logistici, ipotesi di sviluppo a breve termine, tipologia tecnica dell'intervento e stima dei costi;

l'investimento stimato per la realizzazione dell'opera è di 25 milioni di euro, fondo che, a parere del Ministro *pro tempore* avrebbe potuto essere individuato nelle disponibilità di cassa di Autostrade per l'Italia, a quella data ammontante a 4,5 miliardi di euro quale residuo degli 11 miliardi incassati dai pedaggi nel 2006 (risposta scritta all'interrogazione 4-03467 pubblicata lunedì 16 luglio 2007 nell'allegato B al resoconto della seduta n. 189 della Camera dei deputati, XV Legislatura);

ancora, il Ministro *pro tempore* delle infrastrutture riferì in Aula di un impegno di Anas S.p.A. «a procedere a dare attuazione, nella maniera maggiormente confacente alle esigenze rappresentate dal territorio, alle soluzioni che verranno individuate nelle competenti sedi istituzionali»;

il decreto-legge del 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, meglio noto come manovra finanziaria di luglio', ha drasticamente ridotto i fondi a disposizione di Anas S.p.A. per il triennio 2009-2011, limitando la dotazione del 2009 al solo fondo stanziato con la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria per il 2007), pari a 1.560 milioni di euro, comunque insufficiente a soddisfare il fabbisogno della società, pari a 3.560 milioni di euro per ciascuna delle annualità 2009-2010-2011,

si chiede di sapere se ed in quali termini il Ministro in indirizzo e l'ANAS S.p.A. intendano procedere con la realizzazione del casello autostradale di Foggia-Zona Industriale.

(3-00260)

**Interrogazioni orali con carattere d'urgenza
ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento**

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

Lehman Brothers, la banca d'investimento americana che il 14 settembre 2008 ha avviato le procedure fallimentari, ha partecipato a numerose operazioni di finanza straordinaria promosse dallo Stato e da molte amministrazioni di Regioni ed enti locali in qualità di controparte di contratti derivati sul tasso d'interesse;

in particolare il Tesoro italiano è esposto per circa un miliardo di euro sui derivati sottoscritti con la Lehman Brothers;

HVB AG (Gruppo Unicredit) e Banca Imi San Paolo (Gruppo Intesa) hanno accompagnato sui mercati cinque obbligazioni Lehman Brothers, per un valore complessivo di 3,2 miliardi di euro, che presumibilmente sono finite anche nelle tasche dei risparmiatori italiani;

nonostante le rassicurazioni rivolte dagli organi di vigilanza ai risparmiatori in merito alla tranquillità delle banche italiane non coinvolte dal *crac* finanziario della banca d'affari americana, alcune banche, tra cui Unicredit e Intesa S. Paolo, avrebbero cominciato a comunicare ai propri clienti titolari di obbligazioni legate alla società Lehman che le relative cedole non saranno accreditate e che non vedranno rimborsato il proprio patrimonio;

nel paniere di Patti Chiari, predisposto dall'Associazione bancaria italiana (ABI) per accrescere la consapevolezza della clientela nella scelta degli investimenti, i titoli Lehman venivano considerati affidabili fino al giorno della bancarotta, mentre l'incremento dell'indice di rischio è stato effettuato dall'ABI solo dopo la notizia dell'avvenuto fallimento,

si chiede di sapere:

quale sia l'esposizione dello Stato italiano nonché di Regioni ed enti locali o società pubbliche o a partecipazione pubblica rispetto alla banca Lehman Brothers sulla base dei dati e delle informazioni disponibili nonché con riferimento alla sottoscrizione di contratti derivati;

se risponda al vero che le due maggiori banche italiane, Unicredit ed Intesa San Paolo, abbiano collocato sui mercati cinque emissioni di *bond* Lehman Brothers in scadenza dal 2008 al 2014 per un controvalore di 3,2 miliardi di euro;

quale sia il livello di esposizione degli investitori italiani, privati ed istituzionali, in riferimento ad azioni, obbligazioni e polizze agganciate ai mercati azionari o che utilizzano i fondi comuni per la parte finanziaria nonché la posizione dei gestori italiani di fondi comuni, fondi pensione e casse previdenziali rispetto ai prodotti finanziari garantiti o partecipati da banche di affari avviate al fallimento;

a quanto ammonti l'esposizione dei piccoli risparmiatori italiani nei confronti dei *bond* Lehman e come si intenda tutelarli, alla luce del fatto che i titoli in questione venivano classificati come titoli a basso ri-

schio e quindi presentati al pubblico dei piccoli investitori come affidabili fino alla vigilia del fallimento;

quali misure urgenti il Governo intenda assumere per prevenire ulteriori danni alle famiglie e agli investitori derivati da gestori poco accorti o poco attenti alla protezione dei risparmiatori.

(3-00257)

LUSI. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.*

– Premesso che:

fino al 1985, data in cui il Gruppo Faroni rileva la società «Sorgente Santa Croce» di Canistro, comune marsicano del capoluogo abruzzese, la distribuzione di acqua Santa Croce era limitata prevalentemente al Lazio e all’Abruzzo;

da allora è iniziata una vera e propria espansione della società: le quantità vendute sono passate da 16 milioni di pezzi del 1995 a 180 milioni nel 2004 per divenire 250 milioni nel 2005 (equivalenti a quasi 350 milioni di litri); il 2006 si è chiuso con un incremento di vendite del 20 per cento del volume, raggiungendo il 5 per cento del mercato nazionale (pari a oltre 400 milioni di litri) e collocandosi tra i primi dieci gruppi del settore;

nel dicembre 2007 l’azienda è stata ceduta per intero all’imprenditore molisano Camillo Colella, che ha in tal modo potenziato la sua presenza nel settore delle acque minerali in cui era già presente con l’acqua «La Castellina» di Castelpizzuto, in provincia di Isernia;

dal momento dell’acquisizione della società da parte dell’imprenditore Colella cominciano a verificarsi profonde anomalie nella gestione dell’azienda stessa, che viene trasformata da società per azioni a società a responsabilità limitata con effetti rilevanti sia sul piano delle regole di bilancio che sul piano di una minore tutela dei crediti da lavoro;

il 23 febbraio 2008 il sindacato ha denunciato il mancato pagamento dello straordinario per le mensilità di dicembre 2007 e gennaio 2008, il mancato pagamento della maggiorazione del 6,5 per cento per i lavoratori che rinunciano alla mensa, la cancellazione dei superminimi individuali, segnalando altresì la frequente richiesta ai dipendenti di prestare lavoro straordinario, la modificazione unilateralale dell’organizzazione del lavoro in azienda, con riferimento ai turni e alle mansioni del personale;

a settembre 2008 sono stati licenziati due rappresentanti sindacali ed è stata annunciata la mobilità per 56 lavoratori, su un totale di 104 dipendenti;

la richiesta di chiarimenti e di concertazione non ha trovato alcun riscontro da parte della dirigenza della società; il 9 settembre 2008 i dipendenti hanno dunque indetto otto ore di sciopero;

i lavoratori della «Santa Croce s.p.a.» temono inoltre che la loro sorte possa ricalcare quella dei lavoratori de «La Castellina s.p.a.» che, nel 2004, si videro licenziati nel giro di pochi mesi dall’acquisizione dell’azienda da parte dello stesso Colella;

tra l'altro nel giugno 2007- nell'ambito di una vicenda relativa ad una maxi-truffa perpetrata ai danni della Banca di Roma per la somma di circa 93 milioni di euro – l'imprenditore Colella, insieme ad altre sei persone, è stato arrestato per associazione per delinquere finalizzata alla truffa ed al riciclaggio di denaro sporco; inoltre a Colella vengono contestati i reati di falso in scrittura privata e interposizione fittizia,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo, a fronte di tale grave situazione, non ritienga opportuno adottare con urgenza misure idonee a tutelare i livelli occupazionali e produttivi di una impresa, quale la «Santa Croce s.p.a.», che nel settore delle acque minerali detiene una rilevante quota di mercato nazionale ed internazionale e che costituisce una vera e propria pietra angolare per il tessuto produttivo abruzzese;

se non ritenga che le circostanze segnalate integrino una manifesta elusione delle norme a tutela dei crediti da lavoro, realizzata anche attraverso la strumentale modifica della forma societaria.

(3-00259)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

PICHETTO FRATIN. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

da più mesi gli abitanti di diversi comuni del biellese non possono utilizzare i servizi Telecom Italia a causa di imprecisati disservizi o guasti alle linee;

gli utenti hanno più volte segnalato ad uno sportello telefonico i guasti e i disservizi patiti senza, tuttavia, avere risposte certe circa i tempi e i modi di soluzione dei problemi; al contrario hanno ricevuto dai diversi operatori, dislocati in aree diverse della penisola e del tutto ignari del problema, risposte del tutto vaghe e insoddisfacenti;

i tecnici dell'azienda Telecom Italia, nonostante le diverse sollecitazioni ricevute sia dai singoli utenti che dal Consorzio dei Comuni, ad oggi non hanno risolto i problemi alle linee telefoniche;

detta situazione, oltre agli evidenti disagi causati ai cittadini, soprattutto agli anziani, sta provocando danni anche all'economia del territorio: in particolare alcuni ristoranti della zona, ubicati in luoghi isolati (vedi Graglia e Valle Cervo), non potendo ricevere più le prenotazioni via telefono, sono praticamente in «fermo attività» con conseguenti serie difficoltà finanziarie;

considerato che:

la società Telecom Italia negli ultimi anni ha ridotto il numero degli addetti presenti nel biellese determinando gravi problemi a livello occupazionale e riducendo i livelli qualitativi dei servizi offerti;

in aggiunta, ad oggi, vaste aree del territorio in provincia di Biella non sono ancora provviste del servizio ADSL,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto in premessa;

se e con quali atti di propria competenza intenda intervenire al fine di tutelare i diritti di tutti quei cittadini utenti di Telecom Italia, compresi i residenti nel biellese, garantendo la fruibilità dei servizi offerti e per i quali riscuote regolarmente il canone di abbonamento;

se, stante lo stallo della situazione descritta in premessa, non ritenga di dover valutare l'opportunità di introdurre radicali modifiche al sistema di concessioni per tutti quei servizi che, oggi, nella società moderna, sono unanimemente considerati indispensabili per lo sviluppo e necessari per il vivere civile.

(4-00574)

SERRA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

nei giorni scorsi sono state affisse, sulle pareti degli edifici siti in diverse zone di Roma, migliaia di manifesti con la scritta «In soli tre mesi 5.000 crimini in meno», con palese riferimento agli asseriti successi della Giunta Alemanno nell'azione di contrasto alla criminalità e di garanzia della pubblica sicurezza;

tuttavia, come è evidente, i provvedimenti assunti dalla Giunta comunale e dal Governo nazionale per risolvere i problemi della sicurezza non sembrano avere realisticamente mutato le condizioni preesistenti, come peraltro può evincersi dalla recrudescenza degli episodi di violenza e discriminazione consumatisi anche di recente, e che hanno interessato segnatamente la città di Roma o la Campania, ove – precisamente nella città di Castelvolturno – è stata realizzata una strage dalle dimensioni e dagli effetti davvero preoccupanti;

pur volendo approssimare per eccesso, la stima della riduzione del tasso di criminalità dovuta alle politiche governative può ragionevolmente attestarsi in una misura variabile tra il 10 per cento e il 20 per cento;

di conseguenza, qualora le dichiarazioni contenute nei suddetti manifesti corrispondessero al vero, la media dei reati commessi mensilmente sarebbe passato da una variabile compresa tra 16.000 e 8.000 nel periodo precedente l'insediamento della nuova Giunta, ad una media di 1.600 nel periodo attuale;

ai fini della realizzazione di 16.000 reati in un mese, occorre che ne siano commessi 533 al giorno, tutti i giorni; dato che appare all'interrogante quantomeno inverosimile,

si chiede di conoscere:

quale sia il numero dei reati registrati nella città di Roma nei periodi dal 1º febbraio al 30 aprile 2008 e dal 1º maggio al 30 luglio 2008;

quale sia il numero dei reati registrati nella città di Roma nel periodo dal 1º maggio al 30 luglio 2007.

(4-00575)

BEVILACQUA. – *Ai Ministri delle infrastrutture e trasporti e dell'interno.* – Premesso che:

la stazione di Vibo Valentia Pizzo è, ormai, l'unica a servire l'intero territorio della provincia di Vibo Valentia e, di conseguenza, rappresenta uno snodo importante per tanti pendolari ma, soprattutto, per lo sviluppo economico di una provincia a vocazione prettamente turistica;

ad oggi, la stazione ha una biglietteria chiusa nei giorni festivi ed aperta nei giorni feriali sino alle ore 21. Tale disposizione oraria genera disagio e, unita alla carenza di personale, comporta difficoltà ai viaggiatori;

negli ultimi tempi sono stati soppressi numerosi treni: ad esempio, per Milano è attivo un solo treno, il collegamento notturno per Roma è operativo un solo giorno alla settimana, mentre il treno per Bari, nonostante la forte richiesta, è stato soppresso e sostituito con un periodico;

in alcuni casi gli orari dei treni si accavallano: ad esempio un Intercity ed un Eurostar diretti a Roma partono ad una distanza di soli tre minuti;

i tabelloni elettronici, mal dislocati e troppo alti, sono tali da impedire la lettura degli orari e molto spesso sono guasti;

vi è totale assenza di collegamento tra la stazione di Vibo Valentia Pizzo e le principali località turistiche (Tropea, Ricadi, Capo Vaticano) e limitati collegamenti con la città capoluogo;

considerato che la suddetta stazione si trova in completo stato di abbandono e, nonostante sia allocata a circa cinque chilometri dal centro abitato, risulta priva di una postazione fissa delle Forze dell'ordine, indispensabile in particolare nelle ore notturne,

si chiede di sapere:

quali iniziative di competenza si intendano assumere al fine di limitare i disagi dei viaggiatori e potenziare la stazione di Vibo Valentia Pizzo, infrastruttura indispensabile allo sviluppo dell'intera provincia di Vibo Valentia;

quali interventi si intendano assumere al fine di rendere la stazione più sicura.

(4-00576)

PORETTI, PERDUCA. – *Al Ministro degli affari esteri.* – Premesso che:

è stato negato per la seconda volta il visto di uscita da Cuba a Yoani Sanchez;

Yoani è laureata in filologia, vive a L'Avana. È appassionata di informatica e lavora nella redazione telematica del portale «Desde Cuba» (www.desdecuba.com), rivista indipendente ostacolata dal regime. Il suo *blog* (www.desdecuba.com/generaciony) fa discutere perché è controrrente;

Yoani nasce a Cuba nel 1975. Nel 1995 si specializza in letteratura spagnola, filologia ispanica e letteratura latinoamericana contemporanea, discutendo una tesi «incendiaria» dal titolo «Parole sotto pressione. Uno

studio sulla letteratura della dittatura»; nel 2000 si impiega presso la Editorial Gente Nueva dei cubani; con il salario di Stato non può mantenere una famiglia. Decide di continuare il lavoro statale ma comincia a dare lezioni (illegali) di spagnolo ai turisti tedeschi che visitano L'Avana; nel 2002 Yoani decide di emigrare in Svizzera, ma nel 2004 torna in patria, forse per la nostalgia della sua terra, anche se amici e familiari sconsigliano il rientro. Scopre la professione di informatica, lavoro che fa ancora oggi; nel 2004 fonda insieme ad un gruppo di cubani che vivono sull'isola la rivista di cultura e dibattito «Consenso». Tre anni dopo lavora come *webmaster*, articolista e editorialista del *blog* «Generación Y», definito come «un esercizio di codardia», perché è uno spazio telematico dove può dire quello che è vietato sostenere nella vita di tutti i giorni;

Yoani Sanchez da un po' di tempo mette alla berlina i difetti della società cubana. Contesta il regime e viene considerata una dissidente;

durante la primavera del 2008 il quotidiano spagnolo *El País* attribuisce alla *blogger* il Premio «Ortega y Gasset» per il giornalismo digitale, ma Yoani non ha potuto recarsi in Spagna per poterlo personalmente ritirare perché le è stato negato il permesso d'espatrio;

è stata invitata a parlare in Italia: la rivista «Internazionale» avrebbe inserito un suo intervento nella manifestazione che si terrà a Ferrara nel primo fine settimana di ottobre 2008; le «edizioni Il Foglio Letterario» l'avrebbero fatta parlare durante il «Pisa Book Festival» (10 – 12 ottobre) e successivamente a Piombino, nel corso dell'iniziativa «Ottobre Piovono Libri». Tutto annullato. Per la seconda volta in un anno, la *blogger* «ribelle» si è vista negare il permesso di uscita, la famigerata *carta blanca* che Mariela Castro diceva di voler abolire;

Sanchez probabilmente viene trattenuta a Cuba perché considerata pericolosa in quanto in grado di riferire sul regime che ancora è *in auge* in quel Paese,

si chiede di sapere:

se sia possibile acquisire informazioni, tramite le Ambasciate dei Paesi coinvolti, sulle motivazioni che hanno indotto a respingere per ben due volte la richiesta di visto di uscita alla signora Sanchez;

se il Governo intenda intervenire per permetterle di venire in Italia e di partecipare alle conferenze che richiedono anche la sua presenza.

(4-00577)

BIANCHI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

come apparso su tutti gli organi di informazione nazionali e locali il 25 settembre 2008, il Tribunale di Crotone ha disposto il sequestro di 18 aree ubicate nei comuni della provincia di Crotone, Isola Capo Rizzuto e Cutro, sulle quali, a partire dal 1999, sono state realizzate importanti opere edili utilizzando materiali considerati altamente pericolosi per la pubblica incolumità;

più precisamente, nel corso di un'operazione denominata «Black Mountains», gli agenti della squadra Mobile della Questura e quelli del Nucleo investigativo sanità e ambiente (NISA) della Procura della Repubblica di Crotone hanno provveduto a mettere i sigilli a 18 zone, nelle quali risultano realizzate scuole, alloggi popolari e villette private, banchine portuali e strade;

stando ai primi accertamenti, risulterebbe che in dette aree siano presenti scorie provenienti dal processo produttivo della Pertusola Sud, una fabbrica che ha operato nella lavorazione dello zinco. Le scorie, invece di essere smaltite in discarica, sarebbero state impiegate nei lavori di realizzazione di manufatti;

allo stato, risultano essere state rilevate tracce di zinco, piombo, iodio, germanio, arsenico e mercurio, certamente pericolosissime e potenzialmente letali per la popolazione di tutto il crotonese;

l'area industriale di Crotone è stata inserita nei siti inquinati d'interesse nazionale con il decreto n. 468 del 2001 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; in seguito essa è stata perimettrata con un successivo decreto ministeriale del 26 novembre 2002;

tutto ciò mette in chiara luce come negli anni ci sia stato un mancato controllo sulle scorie provenienti dalla Pertusola Sud che, invece di essere smaltite secondo i crismi previsti dalla legge, sono state riutilizzate addirittura per la costruzione di piazzali antistanti ad edifici scolastici;

indagini epidemiologiche hanno evidenziato una crescente diffusione di patologie neoplastiche, respiratorie e cardiocircolatorie e uno studio dell'Organizzazione mondiale della sanità ha rilevato un eccesso di mortalità nel territorio di Crotone per patologie respiratorie e carcinoma alla laringe;

come l'interrogante ha più volte sottolineato è necessario fermare lo scempio, sicuramente commesso fuori da ogni legge e da ogni controllo, e si sarebbe potuto perlomeno svolgere attività di prevenzione tramite l'istituzione di un registro sui tumori, che avrebbe permesso di monitorare quali malattie oncologiche risultassero più frequenti e, conseguentemente, indagarne le cause,

si chiede di sapere:

compatibilmente con le esigenze di giustizia, quale sia il quadro della situazione definitosi con il sequestro delle 18 aree;

se si ritenga opportuno divulgare tempestivamente gli esiti degli esami concernenti i materiali tossici utilizzati nelle zone sottoposte a sequestro, e il grado di nocività degli stessi per la salute pubblica;

quali provvedimenti di competenza si intendano assumere per verificare eventuali comportamenti omissivi da parte di autorità centrali o locali, per aver consentito l'ingente e continuativo versamento di materiali tossici della Pertusola Sud nelle zone suddette anziché nei regolari siti di smaltimento;

quali iniziative i Ministri in indirizzo intendano intraprendere per scongiurare il rischio di incidenza del fenomeno sulle condizioni sanitarie

di tutti i cittadini residenti nelle zone sequestrate o che lì frequentato scuole od uffici;

quali iniziative intendano portare avanti a tutela della salute dei cittadini, per sollecitare la ASP di Crotone ad istituire un registro dei tumori;

quali iniziative intendano assumere per procedere, in tempi brevissimi, alla necessaria bonifica dell'ex zona industriale della città di Crotone, a garanzia della salute dei cittadini e a tutela dell'ambiente e del territorio.

(4-00578)

DELLA SETA. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la società Sealed Air, *leader* mondiale nel settore degli imballaggi, vuole trasferire, entro la fine di quest'anno, lo stabilimento di Avigliana, in provincia di Torino, dove si produce *pluriball*, in una delle altre quattro sedi italiane (quella di Due Carrare, in provincia di Padova); tale decisione è stata comunicata ai rappresentanti sindacali il 9 settembre 2008;

la decisione coinvolge più di 40 lavoratori e le loro famiglie;

i rappresentanti della multinazionale inviati a Torino per la trattativa hanno risposto in maniera negativa alla richiesta dei sindacati di mantenere attivo lo stabilimento produttivo di Avigliana;

come i rappresentanti sindacali hanno sottolineato, i dati di efficienza e produttività dello stabilimento sono più che buoni;

con la chiusura dello stabilimento della Sealed Air di Avigliana verrebbe meno uno dei fiori all'occhiello dell'eccellenza industriale piemontese;

la Sealed Air non sembra nemmeno disponibile a farsi carico della ricollocazione dei lavoratori, offrendo come sola contropartita una misera integrazione salariale mensile all'indennità di mobilità dovuta per legge;

il 30 settembre 2008, presso la Regione Piemonte, si terrà il Tavolo degli enti istituzionali richiesto dalla Regione per incontrare l'azienda. Ma nel frattempo la Sealed Air ha già aperto ufficialmente, in questi giorni, la procedura di mobilità,

si chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo non intenda attivarsi immediatamente per sollecitare la società Sealed Air a fornire spiegazioni sui motivi che hanno portato a questa improvvisa e inaspettata decisione;

quali iniziative intenda assumere per sollecitare da parte delle imprese straniere operanti in Italia una maggiore attenzione all'impatto sociale ed occupazionale delle loro scelte.

(4-00579)

SANTINI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri per i rapporti con le Regioni e dell'interno.* – Considerato che:

i cittadini residenti nel comune di Rovereto (Trento) in via San Giorgio e via Valdiriva nel quartiere di Borgo Sacco recentemente sono

stati interessati da un provvedimento dell'amministrazione comunale di Rovereto che impedisce loro di transitare lungo la via San Giorgio, senza alcuna logica ragione e senza preavviso alcuno;

alle 50 famiglie residenti in via Valdiriva e ad altre famiglie residenti in via San Giorgio è stata recapitata una lettera a firma del Comandante della Polizia municipale di Rovereto con la quale viene comunicato che per loro è interdetta la circolazione su via San Giorgio in quanto, lungo tale via, si è registrato un transito giudicato indiscriminato, con unilaterale valutazione da parte dell'amministrazione comunale;

la lettera non è conseguenza di un atto o delibera formale dell'amministrazione comunale, in quanto non esiste alcuna ordinanza del Sindaco che dispone tale divieto e pertanto non si comprendono assolutamente le motivazioni che hanno portato il Comandante della Polizia municipale a disporre un divieto di transito *ad personam*;

immediatamente dopo il recapito delle suddette lettere i cittadini residenti si sono costituiti in un comitato di protesta ed hanno inviato viventi note di protesta all'amministrazione comunale di Rovereto ed al Commissariato del Governo di Trento per chiedere chiarimenti in merito a tale incomprensibile disposizione;

fino al momento attuale l'amministrazione comunale e le autorità competenti non hanno fornito adeguate ed opportune delucidazioni ed informazioni ai cittadini che si sentono penalizzati e discriminati dall'iniziativa del Comandante della Polizia municipale di Rovereto;

a giudizio dell'interrogante, si individua in tali comportamenti di soggetti pubblici, per giunta titolari di responsabilità nel settore dell'ordine pubblico, motivi di inadempienza e contrasto con il prioritario ruolo democratico dei cittadini;

inoltre, le mancate risposte e l'offensivo silenzio dei responsabili tecnici, ma anche dei referenti politici, sono interpretabili, a giudizio dell'interrogante, come un grave caso di violazione del buon diritto dei cittadini di avere un trattamento di rispetto della loro dignità e del ruolo sociale rappresentato, secondo le linee tracciate dalla Carta dei diritti fondamentali del Cittadino, approvata a Nizza,

si chiede di sapere:

se rientri nella legittimità e nelle potestà istituzionali l'invio della lettera da parte del Comandante della Polizia municipale che inibisce il transito in una determinata zona ad un cospicuo numero di cittadini senza che, a monte, vi sia una specifica ordinanza del Sindaco;

se si possano prospettare eventuali responsabilità da parte dei cittadini che non rispettano il divieto di transito comunicato, unilateralmente, con lettera dal Comandante della Polizia municipale di Rovereto, in termini di sanzioni amministrative, di mancata copertura dell'assicurazione in caso di incidente o altro;

se corrisponda al vero che l'amministrazione comunale di Rovereto avrebbe allo studio l'allargamento di via San Giorgio ed eventualmente entro quali termini di tempo s'intenda darne concreta attuazione e perché

di tale intenzione non sia stata data esplicita comunicazione nella lettera del Comandante dei Vigili urbani;

se non si ritenga che, finché non iniziano i lavori di allargamento di via San Giorgio, sia opportuno rimuovere l'attuale divieto che causa l'isolamento di 50 nuclei familiari dal resto del quartiere e se non sia necessario studiare il modo di garantire il transito, anche a senso alternato, durante il periodo dei lavori;

se non si ravvisi in tale comportamento, privo di attenzioni e di rispetto, una violazione grave nei confronti della dignità e del buon diritto dei cittadini e, in caso di risposta affermativa, se non si ritenga opportuna la formulazione di scuse da parte dei responsabili promotori dell'iniziativa.

(4-00580)

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

la stampa ha dato ampio risalto alle circostanze relative al rinvenimento, nella città di Crotone, di sostanze gravemente tossiche che invece di essere smaltite nelle dovute forme sarebbero state utilizzate per la realizzazione di strutture pubbliche e private;

al di là delle responsabilità gravissime connesse ad eventi di tal genere, resta il fatto inquietante che sono state individuate fonti di inquinamento ambientale ed accertata origine di gravi danni per la salute pubblica;

v'è, dunque, un'esigenza primaria di intervenire con la massima celerità e con tutti gli strumenti consentiti dalle tecnologie più avanzate per rimuovere tutto ciò che di nocivo sia possibile rinvenire, facendo prevalere la salute pubblica su ogni altra esigenza,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali iniziative siano state sinora approntate per intervenire adeguatamente sulla sconvolgente situazione che è stata accertata a Crotone;

come si intenda risolvere il problema che potrà porsi ove mai l'ablazione delle sostanze nocive comporti lo smantellamento di strutture esistenti, attualmente utilizzate per ragioni di pubblica utilità;

quali tempi si prevedano per l'avvio ed il completamento delle attività di bonifica imposte dall'inquietante quadro d'insieme emerso nella sua reale consistenza con incredibile ritardo rispetto alle prime notizie che erano trapelate sull'argomento.

(4-00581)

DELLA SETA. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

la legge 11 febbraio 1992, n. 157, recante «Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio», rappresenta un punto di equilibrio avanzato e condiviso dalle associazioni venatorie, ambientaliste e degli agricoltori;

la stessa legge presenta, tra i suoi principi ispiratori, la tutela del patrimonio faunistico nazionale e disciplina l'attività venatoria attraverso dati e parametri scientifici e stabilisce che le Regioni esercitano le funzioni relative alla programmazione e al coordinamento della gestione faunistico – venatoria;

in relazione a questa complessa funzione il comma 14 dell'articolo 66 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria per il 2001), ha disposto che il 50 per cento della tassa di concessione governativa per la licenza di porto d'armi per uso di caccia venga trasferita alle Regioni «Al fine di favorire la puntuale realizzazione dei programmi di gestione faunistico-ambientale sul territorio nazionale da parte delle regioni, degli enti locali e delle altre istituzioni delegate ai sensi della legge 11 febbraio 1992, n. 157, e successive modificazioni», a decorrere dall'anno 2004. La stessa legge finanziaria per il 2001 ha stabilito inoltre che «Per la realizzazione degli stessi programmi, in via transitoria, per ciascuno degli anni 2001, 2002 e 2003, è stanziata la somma di 10 miliardi di lire»;

fino ad oggi le Regioni hanno ricevuto soltanto i finanziamenti stanziati in via transitoria: i finanziamenti previsti per l'anno 2001 sono stati erogati nel 2003, quelli per l'anno 2002 nel 2004 e quelli relativi all'anno 2003 nel 2008;

le Regioni devono quindi ancora ricevere il 50 per cento della tassa governativa relativamente agli anni 2004-2008;

il comma 1 dell'articolo 35 della citata legge n. 157 del 1992 dispone che: «Al termine dell'annata venatoria 1994-1995 le regioni trasmettono al Ministro dell'agricoltura e delle foreste e al Ministro dell'ambiente una relazione sull'attuazione della presente legge»;

lo stesso articolo 35, al comma 2, precisa che: «Sulla base delle relazioni di cui al comma 1, il Ministro dell'agricoltura e delle foreste, d'intesa con il Ministro dell'ambiente, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, presenta al Parlamento una relazione complessiva sullo stato di attuazione della presente legge»;

ad oggi, ad oltre 16 anni dalla sua entrata in vigore, non è stata ancora presentata al Parlamento nessuna relazione da parte dei diversi Ministri competenti;

invece, varie iniziative parlamentari di modifica della legge n. 157 del 1992 sono state presentate pur in mancanza di tale quadro di riferimento,

si chiede di conoscere:

se il Governo non intenda provvedere al più presto al trasferimento delle risorse dovute alle Regioni, così come sancito dalla legge 23 dicembre 2000, n. 388;

quali intendimenti abbia il Governo in previsione di una sistematizzazione organica della finanza pubblica, in relazione alle funzioni svolte dalle Regioni, in forza dell'articolo 117 della Costituzione nelle materie non espressamente nominate dalla Costituzione;

se il Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali non intenda provvedere, in tempi brevi, a presentare in Parlamento la relazione di attuazione della citata legge n. 157 del 1992 e conseguentemente ad avviare su quella base un confronto nelle sedi competenti e tra le associazioni venatorie, ambientaliste e degli agricoltori, per valutare gli aggiornamenti legislativi necessari a rendere l'insieme delle norme citate più attuali ed efficaci sul piano interno e comunitario.

(4-00582)

DE TONI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

la strada statale 42 del Tonale e della Mendola è una strada di grande comunicazione del Nord Italia che collega la pianura Padana all'Alto Adige, percorrendo quattro valli alpine, la val Cavallina, la val Camonica, la val di Sole e la val di Non;

si tratta di un itinerario che unisce, sotto la medesima denominazione, tratte stradali completamente diverse tra di loro dal punto di vista delle caratteristiche della strada stessa e dei territori attraversati;

si passa infatti dall'alta pianura bergamasca alle Prealpi della Lombardia, e da queste ai severi ambienti delle Alpi Retiche;

secondo quanto appreso dalla stampa nazionale e locale delle ultime settimane, sembra che una forte delusione sia stata manifestata da diversi sindaci interessati dalla ripresa dei lavori sul tratto di statale che attraversa la val Camonica;

tale delusione è stata causata dal rinvio da parte dell'ANAS al prossimo 15 ottobre 2008 dell'approvazione del progetto esecutivo per il quarto, quinto e sesto lotto della variante alla strada statale 42;

al riguardo il Sindaco di Cedegolo (Brescia), Pierluigi Mottinelli, per quanto risulta all'interrogante, avrebbe rilasciato alla stampa le seguenti dichiarazioni: «La farsa dei continui rinvii non finisce, e io ho scritto ancora una volta al compartimento ANAS di Milano perché non possiamo certo arrenderci: la credibilità delle amministrazioni comunali consiste anche nell'onorare gli impegni presi coi – concittadini» e «la superstrada alternativa agli abitati di Capo di Ponte, Sellero, Cedegolo e Berzoo Demo, è indispensabile per la vocazione turistica della media e dell'alta valle, e un intervento improcrastinabile per le comunità collassate dal traffico. Chiediamo quindi che il presidente della Giunta e l'assessore ai lavori pubblici si adoperino nei confronti del perché la ripresa dei lavori avvenga al più presto»;

la superstrada della val Camonica, attualmente la variante a scorriamento veloce della statale 42, che inizia a Lovere, giunge sino a Ceto, ovverosia poco oltre la metà della distanza complessiva che la strada andrà a coprire, una volta ultimata la sua costruzione;

il progetto prevede che la variante possa raggiungere Edolo, evitando così per la maggior parte dei veicoli diretti alle località sciistiche dell'alta valle gli attraversamenti di centri abitati, tra i quali è senza dubbio Cedegolo il più problematico;

in tale punto, infatti, la sede stradale diviene decisamente stretta e ciò causa non pochi problemi direttamente o indirettamente connessi al traffico congestionato;

per tale ragione la realizzazione della variante (prevalentemente in galleria) dell'abitato di Cedegolo è divenuta fondamentale all'interno del piano di ammodernamento della strada;

considerato che:

in particolare, il progetto esecutivo per il quarto, il quinto e il sesto lotto della variante alla strada statale 42 è già corredata di tutte le autorizzazioni richieste (parere favorevole della Regione Lombardia e della Conferenza dei servizi) e sono presenti le risorse economiche per la loro realizzazione;

ciononostante, non si ha ancora oggi alcuna certezza sul fatto che i lavori della superstrada della val Camonica riprenderanno in tempi ragionevoli,

si chiede di sapere:

se corrisponda al vero quanto descritto nella presente interrogazione;

se ne sia a conoscenza il Ministro in indirizzo;

quali provvedimenti urgenti, per quanto di competenza, intenda assumere il Governo al fine di garantire la sollecita ripresa dei lavori finalizzati alla realizzazione dell'ammodernamento della superstrada della val Camonica;

se e quando per i lotti quarto, quinto e sesto della variante alla strada statale 42 sarà possibile prevedere la riapertura dei cantieri;

se il Ministro competente non ritenga opportuno, alla luce di quanto descritto, porre in essere ogni atto di sua competenza al fine di assicurare che lo stato di avanzamento di lavori della superstrada della val Camonica non venga ulteriormente bloccato.

(4-00583)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro delle infrastrutture e trasporti.* – Premesso che:

su richiesta della Commissione consiliare speciale qualità dei servizi del Comune di Bari, rappresentanti del Ministero delle infrastrutture e trasporti e in particolare della Direzione generale territoriale Sud e Sicilia – Ufficio della Motorizzazione civile di Bari, e del Provveditorato regionale alle opere pubbliche per la Puglia, sezione sicurezza stradale di Bari, hanno effettuato un sopralluogo al fine di relazionare sullo stato degli svincoli del tratto stradale denominato strada statale 16, S. Spirito – Torre a Mare;

il rapporto trasmesso alla Commissione in data 19 settembre 2008 con il protocollo n. 5705, a firma del direttore dottor ingegner Francesco Lacafò, evidenzia esplicitamente alcune «non conformità» alla vigente normativa in quanto presenti in quasi tutti gli svincoli a raso ispezionati, ovvero: 1) la segnaletica verticale risulta non risponde ai requisiti di cui all'art. 77, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495

del 16 del dicembre 1992; 2) a causa della non perfetta visibilità, in corrispondenza delle corsie di accelerazione, si ritiene opportuno integrare il segnale «dare precedenza» con il simbolo del triangolo, tracciato sulla pavimentazione (art. 148 del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992); 3) le corsie di accelerazione e decelerazione, nella gran parte degli svincoli, presentano dimensioni inferiori a quelle previste per l'immissione su strade extraurbane; 4) le corsie di decelerazione (uscita dalla strada statale 16) terminano con il segnale «dare la precedenza» (art. 106 decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992). Ciò crea in alcuni svincoli code frequenti, in particolare nelle ore di punta del traffico; 5) nel tratto di strada tra Torre a Mare e San Giorgio (direzione Nord dal Km 813+I al Km 811+IV) vi sono una serie di accessi privati, privi di corsie di accelerazione e decelerazione, posti a distanza inferiore a quella prevista dalle disposizioni di cui all'art. 45, comma 3, del decreto del Presidente della Repubblica n. 495 del 1992; 6) su ampi tratti di strada si osserva, favorita anche dalla situazione degli svincoli, un'evidente tendenza dei conducenti ad evitare la corsia di destra, con sensibile riduzione di fatto della capacità di traffico dell'arteria;

considerato che nelle conclusioni di detto Rapporto si evidenzia «l'esistenza di alcune situazioni di criticità, con ricadute in termini di ridotta sicurezza e fluidità del traffico»,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro intenda intraprendere per garantire la realizzazione in tempi brevi e certi degli interventi necessari per la messa in sicurezza della strada statale 16, in particolare nel tratto S. Spirito-Torre a Mare.

(4-00584)

DELLA SETA. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha recentemente affermato che occorrono proposte integrative alla normativa nazionale per quanto riguarda gli aspetti scientifici e la coerenza con le direttive comunitarie in materia di tutela della fauna selvatica;

lo stesso Ministro ha predisposto uno schema di modifica al decreto ministeriale 17 ottobre 2007, n. 184, recante i criteri minimi di conservazione per i siti della rete europea detta «Natura 2000»;

il citato decreto, che si intende modificare, è stato emanato ai sensi della legge finanziaria per il 2007 (legge n. 296 del 2006, articolo 1, comma 1226) per rispondere ad una parte rilevante della procedura di infrazione comunitaria 2131/06;

detto decreto è stato inoltre emanato per sopprimere alla annosa carenza di misure di conservazione nei siti della Rete e per contribuire a risolvere un vuoto normativo che non poche difficoltà ha generato, tra gli amministratori e i vari portatori di interesse;

tale decreto è giunto al termine di un lungo e complesso confronto che ha coinvolto Ministeri, Regioni e categorie sociali ed ha ottenuto pa-

rere favorevole dalla Conferenza per i Rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome;

le modifiche proposte al decreto n. 184 del 2007 dallo schema di decreto del Ministero dell'ambiente prevedono, tra l'altro, la posticipazione di un anno dell'entrata in vigore del divieto di utilizzo dei pallini di piombo nell'esercizio dell'attività venatoria nelle zone umide;

il divieto che il Ministro dell'ambiente intende posticipare è stato introdotto in conformità con l'Accordo internazionale sulla conservazione degli uccelli acquatici migratori dell'Africa-Eurasia, detto AEWA, che chiede ai Paesi adottanti di ottemperarvi «entro l'anno 2000»;

l'Italia ha ratificato l'Accordo AEWA con la legge n. 66 del 2006, la quale, all'art. 2 («Ordine di esecuzione») prevede che «Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità con quanto disposto dall'articolo XIV dell'Accordo stesso»; dunque già da due anni e mezzo il divieto in questione avrebbe dovuto risultare effettivamente applicato,

si chiede di conoscere:

quali siano gli argomenti giuridici e tecnici su cui trova fondamento la proposta di modifica del decreto n. 184 del 2007, in particolare per quanto attiene al posticipo del divieto di utilizzo dei pallini di piombo nelle zone umide;

se siano stati valutati con la dovuta attenzione i profili giuridici di tale proposta di modifica, nonché le sue potenziali e più generali conseguenze, ovvero la riapertura del lungo contenzioso sulla rete Natura 2000 che l'emanazione del decreto n. 184 del 2007 e il suo recepimento regionale hanno avviato a soluzione;

se si ritenga opportuno rendere noti i dati relativi all'attuazione in sede regionale del decreto n. 184 del 2007 e quale sia lo stato di effettiva applicazione dell'accordo AEWA in Italia, e quali iniziative il Ministero dell'ambiente abbia intrapreso o voglia intraprendere in merito;

quali iniziative il Ministro dell'ambiente stia adottando in merito alla tutela della biodiversità, anche in relazione alle normative europee e agli impegni internazionali sottoscritti dall'Italia, e come intenda assicurare, unitamente all'osservanza di detti impegni e normative, una ponderata e sicura salvaguardia dell'attività venatoria.

(4-00585)

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

negli ultimi mesi il Ministro in indirizzo ha ripetutamente enunciato con vigore il proprio intendimento di attivare nelle amministrazioni pubbliche un sistema retributivo capace di commisurare significativamente le retribuzioni alla quantità e qualità del lavoro svolto dai singoli uffici e dai singoli dipendenti;

in sconcertante contrasto con tale intendimento, l'articolo 67 del decreto-legge n. 112 del 2008, come modificato dalla legge di conversione n. 133 del 2008, ha drasticamente ridotto gli incentivi speciali destinati ai

dipendenti dell’Inps e delle Agenzie delle entrate: si tratta di incentivi legati alla produzione e in particolare a obiettivi via via sempre più avanzati e impegnativi, finanziati mediante un fondo alimentato in riferimento al recupero dell’evasione contributiva per l’Inps, al recupero dell’evasione fiscale per le Agenzie delle entrate;

ancora in contrasto con l’intendimento enunciato dal Ministro, l’articolo 61, comma 8, del citato decreto-legge, ha ridotto drasticamente l’incentivo per l’attività di progettazione e direzione lavori dal già assai ridotto valore del 2 per cento lordo allo 0,50 per cento, col risultato di scoraggiare la disponibilità per tali attività dei dipendenti pubblici con professionalità elevate, costringendo le amministrazioni a fare ricorso ad assai più costose collaborazioni di liberi professionisti esterni,

si chiede di sapere:

come si spieghi la contraddizione tra gli intendimenti enunciati e le misure adottate;

inoltre, se il Ministro in indirizzo non ritenga, viceversa, necessario intervenire, nell’ambito delle proprie competenze, per ripristinare e semmai potenziare le suddette forme di retribuzione incentivante.

(4-00586)

TOTARO. – *Al Ministro dello sviluppo economico.* – Premesso che:

la provincia di Siena ospita sul proprio territorio le più importanti aziende del settore della costruzione di *camper*;

tal settore annovera, tra Siena e Firenze, circa 80 aziende che, insieme a sub fornitori ed aziende dell’indotto, ha un numero di occupati quantificato in alcune migliaia;

la produzione del *camper* vede un momento di difficoltà, che si è acuito negli ultimi mesi;

aziende *leader* del settore, come la Trigano di San Gimignano, hanno fatto ricorso alla cassa integrazione;

da più parti sono richieste ed invocate strategie adeguate alla risoluzione della crisi in atto,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia al corrente di tale grave situazione e se non ritenga opportuno adottare provvedimenti in merito, allo scopo di garantire un rilancio del settore del *camper* ed un suo nuovo sviluppo, affrontando al contempo i mutamenti del mercato.

(4-00587)

RANUCCI, ZANDA, VITA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

la società Thomson il 1º marzo 2005 ha ceduto le attività produttive del sito di Anagni (Frosinone) alla multinazionale indiana Videocon, impegnando fondi propri per facilitare la riconversione industriale e garantire i livelli occupazionali;

la multinazionale Videocon aveva anche condizionato l’investimento sul sito industriale di Anagni all’autorizzazione ad un insediamento industriale assistito da contributo pubblico per la produzione di televisori

Tft-LCD a Rocca d'Evandro (Caserta) per il quale recentemente l'Unione europea ha espresso parere positivo;

in data 26 maggio 2005, presso il Ministero dello sviluppo economico, il Governo, la Regione Lazio, la Provincia di Frosinone, il Comune di Anagni e le parti sociali hanno stilato un Protocollo di intesa per la realizzazione di un programma di riorganizzazione produttiva dello stabilimento Videocolor di Anagni e a difesa dei livelli occupazionali;

in data 26 luglio 2007 il Ministero e la Regione Lazio hanno siglato il Contratto di programma;

il 1º aprile 2008 presso lo stesso dicastero, in seguito alla positiva valutazione degli atti e azioni legati anche alla tempistica dettata dal Contratto di programma, sono stati resi disponibili i contributi del Governo e della Regione Lazio relativi al primo stato di avanzamento lavori;

il 20 giugno 2008 si è svolto un incontro presso il Ministero al quale oltre all'azienda, nella persona del presidente Bradip Dhoot, erano presenti i delegati ministeriali, la Regione Lazio e le organizzazioni sindacali e di categoria;

il Presidente della Videocon durante questo stesso incontro del 20 giugno annunciava la non adesione al Contratto di programma perché nel frattempo, per errori di valutazione da parte dell'azienda e mancate azioni di protezione commerciale da parte dell'unione europea, erano venute meno le condizioni di mercato per far decollare ad Anagni la produzione degli schermi al plasma; di conseguenza la non adesione dell'azienda al Contratto di programma comportava la non esigibilità da parte della stessa del primo stato di avanzamento lavori;

sempre durante l'incontro del 20 giugno 2008, il Presidente della Videocon ha assunto l'impegno, in seguito all'invito avanzato dai rappresentanti del Governo, della Regione Lazio e della Provincia di Frosinone, a non intraprendere azioni unilaterali atte a modificare l'attuale assetto aziendale;

il 24 luglio, in seguito alle manifestazioni sindacali di Anagni e Roma, si è svolto un incontro fra il Presidente della Videocon e il Presidente della Provincia di Frosinone, Francesco Scalia, durante il quale il presidente Dhoot ha annunciato la presentazione di un nuovo piano industriale entro il mese di ottobre 2008;

il licenziamento di 1.400 lavoratori, ove chiudesse lo stabilimento, determinerebbe una difficilissima situazione per le famiglie e per il territorio;

considerato che:

il gruppo indiano rappresentato dal Presidente Dhoot, nel 1998, si è già trovato in una situazione analoga a quella di Anagni, a Pavia nel caso dello stabilimento Necchi;

è assolutamente indispensabile non consentire soluzioni industriali che coinvolgano il sito di Rocca d'Evandro e che non siano strettamente legate allo sviluppo industriale dello stabilimento di Anagni e al reinserimento complessivo dei lavoratori della VDC Technologies;

è necessario verificare entro brevissimo tempo i contenuti del nuovo piano industriale promesso dal presidente Dhoott,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo intendano fare chiarezza sulla situazione e, vista la gravità della stessa, se ritengano opportuno istituire una commissione d'inchiesta per la vicenda VDC Technologies;

quali iniziative il Governo intenda assumere per scongiurare in modo improrogabile la chiusura dell'attività di questa importante e storica azienda di Anagni che impiega 1400 addetti, oltre all'indotto che insiste sulla Provincia di Frosinone.

(4-00588)

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

la Commissione europea ha ritenuto opportuno dedicare alla materia dell'acquacoltura un apposito documento, denominato «Una strategia per lo sviluppo sostenibile dell'acquacoltura europea» (COM (2002) 511/F del 19 settembre 2002), nel quale si individua con chiarezza la necessità di garantire la sicurezza e la qualità dei prodotti, limitare gli impatti negativi sull'ambiente e promuovere procedure in grado di migliorare il benessere degli animali;

in Italia, nell'ultimo decennio, si è sviluppata notevolmente la maricoltura in gabbie, con l'allevamento di pesci e mitili, incrementando la produzione da 210.000 tonnellate circa nel 1998 a 280.000 tonnellate circa nel 2007;

il decreto legislativo 30 dicembre 1992, n. 530, sancisce che gli impianti destinati all'allevamento di molluschi/mitili devono essere posizionati in zone in cui la classificazione igienico-sanitaria sia di tipo «A», ovvero adatta alla produzione di molluschi/mitili per consumo umano;

il decreto legislativo 26 maggio 2004, n. 154, recante «Modernizzazione del settore pesca e dell'acquacoltura, a norma dell'articolo 1, comma 2, della legge 7 marzo 2003, n. 38, »dispone, tra l'altro, che l'integrazione tra le misure di tutela delle risorse acquatiche e dell'ambiente e la salvaguardia delle attività economiche e sociali, deve essere basata su criteri di sostenibilità;

la Regione Lazio, nel rispetto della normativa comunitaria vigente e del criterio di compatibilità ecologica di cui all'articolo 8 dello Statuto, ha approvato le disposizioni per lo sviluppo sostenibile e la valorizzazione delle attività professionali della pesca e dell'acquacoltura, attenendosi alle effettive esigenze e vocazioni dei territori e delle rispettive comunità (legge regionale 19 marzo 2008, n. 4);

il 1º giugno 2006, è stato firmato un verbale d'intesa per la delocalizzazione degli impianti di acquacoltura presenti nel golfo di Gaeta (Latina), tra la Regione Lazio, la Provincia di Latina, la Capitaneria di Porto di Gaeta, Comuni di Formia e Gaeta, l'Autorità portuale di Civitavecchia Fiumicino e Gaeta, l'Associazioni pescicoltori italiani (API), la

Lega Pesca, l'Assomitili e l'Associazione generale cooperative italiane (AGCI) del Lazio;

nel verbale d'intesa venivano presi in considerazioni una serie di aspetti, tra cui: che la Regione Lazio ha finanziato la ristrutturazione del sistema portuale di Gaeta, che nel tratto di mare interessato dalla ristrutturazione insistono delle concessioni per l'attività di acquacoltura per l'allevamento di mitili e pesci, che queste attività non potranno più svolgersi nei siti sino ad ora utilizzati e che l'unica soluzione è quella della delocalizzazione degli impianti, individuando nell'area esterna di Punta Stendardo un sito idoneo;

la localizzazione degli impianti per l'allevamento di mitili e pesci in acque più profonde (e a debita distanza dalla costa), tali da consentire una rigenerazione delle stesse favorita dalle correnti marine, è necessaria per evitare la eutrofizzazione del mare con un notevole *stress* ambientale,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo ritenga pensa di adottare per il corretto svolgimento del processo di delocalizzazione degli impianti per l'allevamento di mitili e pesci nel golfo di Gaeta;

se ritenga di accertare, e con quali mezzi, la giusta collocazione dei suddetti impianti negli specchi d'acqua autorizzati;

se intenda verificare, e come, l'effettiva estensione degli impianti nei limiti delle aree date in concessione, e conseguentemente porre in essere misure volte al rispetto dell'ambiente e delle norme igienico-sanitarie.

(4-00589)

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

l'interrogante molto non sa della materia cui la interrogazione si riferisce, che egli non segue come prima, anche non disponendo più degli strumenti necessari, la legislazione primaria e secondaria dello Stato italiano, rimanendo ferme le sue conoscenze praticamente al 1992;

inoltre, la sua attenzione e la sua memoria sono molto calate a motivo della sua tarda età e delle sue condizioni di salute sia psichiche che fisiche,

si chiede di sapere in quale data sia stata approvata dal Parlamento e in quali date sia stata promulgata e sia stata pubblicata la legge con la quale, modificando la legge 3 agosto 2007, n. 124, si è sostituito il criterio territoriale per la ripartizione delle competenze tra l'Agenzia informazioni e sicurezza esterna (AISE), erede del Servizio per le informazioni e la sicurezza militare (SISMI), e l'Agenzia informazioni e sicurezza interna (AISI), erede del SISDE, e si siano confermate all'AISE tutte le competenze in materia di *intelligence*, di *counterintelligence*, di controterrorismo, di antisabotaggio e di contro eversione ed in generale di individuazione e contrasto, sia fuori del territorio nazionale che entro di esso, di tutte le minacce di cui autori siano soggetti esteri come anche di soggetti nazionali ma collegati con soggetti esteri, nonché l'intera competenza del Signals intelligence (SIGINT) e di Centro Cifra e Codifica per tutte le am-

ministrazioni civili e militari nazionali, rimanendo riservate all'AISI il controterrorismo, l'antisabotaggio e la contro eversione entro il territorio nazionale e in generale l'individuazione e il contrasto di tutte le minacce i cui autori siano esclusivamente soggetti italiani non collegati a soggetti esteri.

(4-00590)

NEROZZI, VITA. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 30 settembre 2008 una ventina di appartenenti al movimento politico «Azione giovani» inscenavano una manifestazione sotto la sede nazionale del Dipartimento della Funzione pubblica e della FLC CGIL, in via Serra a Roma, dove oltre a gridare slogan contro la CGIL e gli insegnanti, distribuivano volantini tesi a raccogliere firme per «licenziare tutti i professori»;

tale atto si colloca all'interno di un clima politico che nelle ultime settimane nel Paese, e a Roma, ha visto proliferare atti tesi a delegittimare le organizzazioni sindacali, nonché a svilire la professionalità dei dipendenti pubblici ed in particolare del personale insegnante,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda assumere al fine di garantire il sereno confronto politico e se non intenda monitorare con particolare attenzione tali manifestazioni anche in prospettiva di importanti scadenze sindacali e politiche.

(4-00591)

LANNUTTI, BELISARIO, MASCITELLI. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, per la pubblica amministrazione e l'innovazione e del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

secondo notizie apparse il 23-24 settembre 2008 su alcuni organi di stampa (Agenzia Agi, «Liberazione» e «Il Foglietto» di Usi/RdB), l'ente pubblico di ricerca Consiglio per la ricerca e sperimentazione in agricoltura (Cra), con decorrenza 1° settembre 2008, avrebbe licenziato il dipendente Singh Sukdev, nato in India, già alle dipendenze con contratto a tempo indeterminato dal 1999 dell'Istituto sperimentale per la zootecnia, anch'esso ente pubblico di ricerca incorporato nel Cra dal 2004, con la qualifica di operaio-mungitore;

la decisione assunta dal Cra con determinazione n. 374/2008 motiverebbe il licenziamento con il fatto che il signor Singh Sukdev risulterebbe sprovvisto della cittadinanza italiana;

il provvedimento adottato nei confronti del Singh, che ha un regolare permesso di soggiorno, paga le tasse allo Stato italiano ed è in attesa di diventare cittadino italiano, si appalesa, a giudizio degli interroganti, arbitrario, in quanto urta non solo contro principi costituzionalmente sanciti, ma altresì contro norme ordinarie, comunitarie e non, come quelle di cui alla Convenzione dei diritti dell'uomo;

inoltre il signor Singh per contratto svolge una mera attività esecutiva di tipo manuale che non necessita del possesso della cittadinanza italiana, peraltro di prossima acquisizione,

si chiede di sapere quali iniziative i Ministri in indirizzo, ciascuno per le rispettive competenze, intendano assumere per chiarire la vicenda di cui in premessa al fine di valutare se il dipendente a tempo indeterminato, Singh Sukdev, possa continuare a svolgere il proprio lavoro alle dipendenze del Cra.

(4-00592)

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

la Sogesid, società istituita nella prima metà degli anni Novanta con il compito di realizzare interventi riguardanti opere infrastrutturali idriche, ha visto ampliate nel corso del tempo le sue competenze fino a divenire, grazie alla legge finanziaria per il 2007, una società «in-house», cioè un ente strumentale alle finalità ed esigenze del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;

in forza di questa trasformazione, alla Sogesid sono state trasferite molte competenze istituzionali del Ministero;

come stabilito dalla direttiva ministeriale sull'attività amministrativa del 2008, la Sogesid potrebbe avvalersi della collaborazione dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata al mare (Icram), dell'Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i servizi tecnici (Apat) e di altri soggetti pubblici;

è previsto che nel prossimo triennio la Sogesid estenda la propria azione all'intero campo ambientale (clima, tutela della biodiversità, controlli ambientali VIA, VAS e IPCC, rifiuti, bonifiche, difesa del suolo, risorse idriche, tutela del mare, ricerca e sviluppo, comunicazione, formazione, educazione ambientale), con un nuovo assetto organizzativo basato su quattro aree operative strategiche alle dirette dipendenze della Direzione generale;

bisogna evidenziare, come hanno più volte denunciato le organizzazioni sindacali, in particolare Cgil e Cisl, la mancanza di trasparenza da parte della Sogesid sulle modalità di assunzione del personale, in particolare quello dirigenziale, e l'ammontare di tali contratti;

il ruolo presente e futuro della Sogesid risulta tanto più oscuro e discutibile alla luce della recente istituzione dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra), che ingloba risorse e funzioni di Apat, Icram e Infs e che dovrebbe diventare il «braccio tecnico» del Ministero. Di fatto, verrebbero a convivere all'interno del dicastero due strutture, l'Ispra e la Sogesid, chiamate ad occuparsi delle stesse materie e ad assolvere alle stesse funzioni,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga necessario procedere alla messa in liquidazione di Sogesid, assorbendone strutture e competenze al-

l'interno dell'Ispra o, in subordine, ridefinirne le competenze differenzian-
do con chiarezza da quelle dell'Ispra;

se non ritenga questa duplicazione paleamente contraddittoria ri-
spetto all'obiettivo, tante volte richiamato da questo Governo, e in sé con-
divisibile, di utilizzare al meglio le risorse umane, tecniche ed economiche
della pubblica amministrazione;

se non ritenga opportuno, per realizzare un'importante operazione
di trasparenza ed efficienza, rendere pubblici il numero dei contratti stipu-
lati dalla Sogesid, la natura contrattuale e il loro singolo ammontare eco-
nomico.

(4-00593)

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

il Tribunale amministrativo di Brescia, con sentenza 859 del 5 giugno 2008, ha bocciato il progetto del raccordo autostradale A4-Ospitaletto-Sarezzo-Lumezzane («della Valtrompia»). I giudici hanno accolto i ricorsi dei Comuni di Collebeato e Gussago (Brescia) contro il decreto ministeriale di compatibilità ambientale e le successive deliberazioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (Cipe);

di conseguenza viene annullato dal Tribunale amministrativo regionale il bando di gara pubblicato il 23 novembre 2007 dall'Anas avente per oggetto la realizzazione del suddetto raccordo autostradale;

il raccordo autostradale della Valtrompia è inserito nel 1º Programma nazionale infrastrutture strategiche (legge obiettivo) come intervento di preminente interesse nazionale. Il progetto esecutivo approvato riguarda il tratto tra il casello autostradale di Ospitaletto e quello di Sarezzo, comprendente la galleria di Gussago di circa 3.245 metri;

le censure al progetto mosse dai ricorrenti concernono l'elevato impatto ambientale dell'opera: viadotti, gallerie e addirittura lo spostamento di un tratto del fiume Mella;

nella sentenza, a quanto risulta all'interrogante, si afferma tra l'altro che «in ogni caso il giudizio di compatibilità ambientale cessa di avere efficacia al compimento del quinto anno dalla sua emanazione» e che «i progetti sottoposti alla fase di valutazione devono essere realizzati entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale. Tenuto conto delle caratteristiche del progetto il provvedimento può stabilire un periodo più lungo. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa, su istanza del proponente, dall'autorità che ha emanato il provvedimento, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale deve essere reiterata»;

il decreto di VIA per l'opera infrastrutturale in oggetto risale al 22 ottobre 2002, dunque deve ritenersi cessato di efficacia a partire dal 22 ottobre 2007. È infatti pacifico che l'opera non sia stata realizzata nemmeno in parte, e non risulta intervenuta alcuna fattispecie che possa essere ritenuta idonea a prorogare il termine stesso. Sempre nella sentenza si afferma che la mancata realizzazione dell'opera discende da una scelta del

tutto libera delle amministrazioni coinvolte, dal momento che nessun provvedimento cautelare di sospensione o affine risulta adottato né dal Tar di Brescia né da altra autorità competente; che non si sia nemmeno realizzata alcuna delle fattispecie di proroga previste dalla normativa vigente. La VIA pertanto dovrà essere ripetuta, come la legge prevede, mentre il bando di gara che si basa su un progetto elaborato a partire dalla VIA scaduta è evidentemente illegittimo e va annullato;

per diverse altre opere pubbliche sottoposte in passato a procedura di VIA sussiste la medesima condizione richiamata dal Tar di Brescia per l'opera in oggetto quale motivo di annullamento del relativo decreto,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non intenda immediatamente, coinvolgendo anche gli altri Ministri interessati, riconsiderare l'utilità e la compatibilità ambientale di quest'opera alla luce delle motivazioni richiamate nella sentenza del Tar di Brescia;

se non sia opportuno di rendere pubblico immediatamente l'elenco delle opere infrastrutturali che, alla luce di quanto stabilito dal Tar di Brescia, sono soggette ad annullamento del decreto di VIA.

(4-00594)

PERDUCA, PORETTI, MARITATI. – *Ai Ministri degli affari esteri e dell'interno.* – Premesso che:

da informazioni riportate nell'articolo di Giovanni Maria Bellu del 29 settembre 2008 sul quotidiano «l'unità», che riprende le denunce contenute in un documentario, si fa presente l'esistenza, a Kufra in Libia, di un centro istituito con soldi italiani che «accoglie» gli immigrati che approdano in territorio libico; secondo quanto scritto risulterebbe che gli immigrati siano stipati in cinque piccole stanze, tre solo per uomini, le altre due esclusivamente per donne. Le condizioni della permanenza sarebbero caratterizzate da torture e stupri, soprattutto nei confronti delle donne. Parrebbe inoltre che la polizia libica venga regolarmente gli immigrati ai trafficanti di esseri umani;

le testimonianze di una ragazza eritrea che ha «soggiornato» nel «centro di detenzione» di Kufra riportano che, alla fine del 2005, alcuni italiani, presumibilmente diplomatici, si sono recati a visitare il centro. Dopo aver ricevuto rassicurazioni sulle condizioni di vita *in loco* da parte di un solo detenuto, hanno lasciato il campo senza ulteriori accertamenti;

analoghe informazioni si hanno in relazione ad altri centri che si trovano sempre in Libia; in questo caso gli abusi sono stati confermati dal prefetto Mario Mori, ex direttore del SISDE, che nel 2005, durante una audizione del Comitato parlamentare di controllo sui servizi segreti, ha dichiarato che in Libia «i clandestini vengono accalappiati come cani, messi su furgoncini pick-up e liberati in centri di accoglienza dove i sorveglianti per entrare devono mettere i fazzoletti intorno alla bocca per gli odori nauseabondi»;

il prefetto Mori ha parlato anche del centro di accoglienza finanziato dagli italiani in Libia, nella località di Seba, al confine con il de-

serto, uno di quei centri di detenzione dove venivano trasferiti anche i clandestini respinti dai centri di permanenza temporanea italiani. «Il centro – dichiarava Mori – prevede di ospitare cento persone ma ce ne sono 650, una ammassata sull'altra senza il rispetto di alcuna norma igienica e in condizioni terribili». Mori aveva effettuato una visita nel centro di Seba intorno alla metà di gennaio 2005, cinque giorni prima dell'incontro del Mministro *pro tempore* dell'interno Giuseppe Pisanu con il colonnello Gheddafi;

il decreto legge n. 241 del 2004, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 271 del 2004, attribuisce al Ministero dell'interno la possibilità di finanziare la realizzazione, in Paesi terzi, di «strutture utili ai fini del contrasto dei flussi irregolari di popolazione migratoria verso il territorio italiano»;

considerato che sempre secondo notizie stampa, il 31 agosto 2008 il Presidente del Consiglio ha firmato a Bengasi un trattato di amicizia e cooperazione con la Libia e che detto documento ancora non è stato reso noto alle competenti Commissioni parlamentari,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti denunciati su «l'Unità»;

quali misure il Governo italiano intenda adottare per verificare le circostanze dei gravissimi fatti descritti nel richiamato articolo e già denunciati dal prefetto Mori;

quali interventi i Ministri in indirizzo intendano predisporre per monitorare la situazione dei «centri di detenzione» in territorio libico;

quali e quanti siano in totale e in quali località si trovino, i «centri di detenzione» finanziati con contributi italiani;

quali iniziative intendano prendere per far sì che i finanziamenti elargiti in base alle previsioni del decreto-legge n. 241 siano conformi al rispetto dei diritti dei migranti, alla Convenzione di Ginevra e agli *standard minimi internazionali* previsti per la detenzione;

se, e in quali termini, le questioni relative ai flussi migratori o ai «centri di detenzione» rientrino nel trattato di amicizia e cooperazione tra Italia e Libia firmato dal Presidente Berlusconi alla fine di agosto 2008.

(4-00595)

DE LILLO. – *Al Ministro dell'istruzione, università e ricerca.* – Premesso che:

la sentenza 5986/2008 del TAR del Lazio ha accolto il ricorso in cui si chiedeva l'annullamento della graduatoria di accesso per l'anno accademico 2007/2008 al corso della Facoltà di medicina e chirurgia presso l'Università di Roma «La Sapienza»;

tale ricorso è motivato dalla presenza di errori nei *test* che, disorientando i candidati, hanno determinato valutazioni ingiuste;

a fronte di 21 quesiti errati contestati dagli studenti, i giudici del TAR ne hanno riscontrati effettivamente sette con proporzioni comunque inaccettabili;

i ricorsi presentati in tutta Italia cercano di modificare un sistema palesemente errato;

tante famiglie sono in attesa delle sentenze dei TAR di tutta Italia, affrontando spese considerevoli e con i propri figli inseriti in facoltà scelte «forzatamente» o con figli che ormai «sbandati» non si sono più iscritti (i numeri infatti sono impressionanti: a fronte di 250.000 aspiranti, ogni anno sono ammessi solo in 30.000 ai corsi di laurea a numero chiuso e solo 7.500 nei corsi di medicina);

senza un intervento legislativo, certamente ci saranno ulteriori annullamenti,

l'interrogante chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno e necessario che, come auspicato dai magistrati amministrativi, venga presa un'iniziativa urgente, attraverso l'emanazione di uno specifico decreto-legge, che ridefinisca la posizione dei soggetti coinvolti e che consenta il superamento di questa fase di incertezza, permettendo l'iscrizione ai ricorrenti all'accesso alla Facoltà di medicina e chirurgia per l'anno 2007, e che si modifichi il «sistema dei test» per l'accesso alle facoltà universitarie prendendo in considerazione soprattutto i titoli, l'esito di un colloquio, nonché il *curriculum* scolastico.

(4-00596)

D'AMBROSIO LETTIERI. – *Al Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.* – Premesso che:

il diritto dei cittadini a scegliere liberamente dove e da chi farsi curare è garantito dalla Carta costituzionale;

non possono essere ragionevolmente posti vincoli o diritti, se non infliggendo un *vulnus* alla libertà personale, a quei medici che – dopo aver diligentemente assolto il loro impegno contrattuale e professionale come dipendenti del Servizio sanitario nazionale – intendano svolgere libera attività professionale;

il decreto legislativo n. 502 del 1992 è di fatto intervenuto ad autorizzare e disciplinare l'attività professionale intramuraria dei medici dipendenti dal Servizio sanitario nazionale, in spazi sia ambulatoriali che di degenza, in misura del 5/10 per cento, individuati dalla Regione e organizzati in ambienti separati provvisti della necessaria disponibilità di struttura e personale medico e infermieristico;

la corretta previsione delle difficoltà logistiche e organizzative delle Regioni a individuare e allestire in ogni ospedale gli spazi per l'esercizio dell'attività intramuraria, portò a prevedere, al comma 10, art. 15-quinquies del decreto legislativo n. 502 del 1992, e successive modifiche, la possibilità per il medico di svolgere la libera professione intramuraria anche in regime allargato, avvalendosi della possibilità di utilizzare, previo accreditamento, anche il proprio studio privato;

il protrarsi nel tempo di una scarsa attenzione da parte delle Regioni rispetto al problema di individuare di spazi da destinare alla attività libero professionale intramuraria ha inevitabilmente prodotto una proroga della modalità allargata dell'esercizio libero-professionale, al punto di fissare il termine ultimo al 31 gennaio 2009 (ai sensi della legge n. 120 del 2007),

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda avviare, a soli quattro mesi dalla scadenza dell'ultima proroga per l'attività intramuraria allargata, per risolvere la situazione che ha gravi riflessi negativi sui cittadini, spesso impossibilitati ad accedere alle prestazioni in regime intramurario e costretti così a rivolgersi alla sanità privata per ottenere servizi e risposte tempestive.

(4-00597)

PARDI, BELISARIO, CARLINO, DE TONI, GIAMBORNE, LANUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che:

dall'11 febbraio 1994 ad oggi si dipana la crisi dei rifiuti campani, che ha reso necessario lo stato di emergenza e conseguente commissariamento straordinario governativo per ben undici volte, al fine di garantire un corretto smaltimento dei rifiuti urbani, istituire un sistema di gestione efficiente dei rifiuti solidi urbani (RSU), pianificare ed allestire le infrastrutture necessarie alla autosufficienza della regione in materia di smaltimento;

l'esperienza del commissariamento si è spesso scontrata con errate scelte tecnico-amministrative ma anche con viscosità derivate dal potere accumulato dalla malavita di stampo camorrista attraverso lo smaltimento dei rifiuti urbani e speciali in numerose discariche abusive che si sono moltiplicate, nel corso degli anni, soprattutto nell'entroterra delle province di Napoli e Caserta, come ampiamente documentato dai processi che hanno portato alla condanna di importanti esponenti della criminalità organizzata locale;

con il decreto-legge n. 90 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 123 del 2008, sono state infine poste in essere una serie di misure atte a concentrare amplissimi poteri, volti alla soluzione dell'emergenza, nelle mani di un Sottosegretario *ad hoc* nella persona del Capo del Dipartimento della Protezione civile nazionale;

per enfatizzare la rilevanza del problema campano e delle iniziative messe in atto per farvi fronte, il Consiglio dei ministri si è riunito ben otto volte presso la prefettura di Napoli e da ultimo il 1º agosto 2008, al fine di sancire, secondo il Presidente del Consiglio dei ministri la «fine dell'emergenza rifiuti», tanto che il Sottosegretario competente dichiarava sul sito www.emergenzacampania.it: «Sicuramente è finita la parte critica dell'emergenza spazzatura, quella che ci ha fatto fare una pessima figura in tutto il mondo e ha creato tanto disagio e tanta amarezza fra i cittadini di quella splendida regione. Oggi sicuramente, e questo accade

dalla fine dello scorso mese di luglio, spazzatura giacente nelle strade, davanti ai mercati, all'ingresso delle chiese o vicino alle scuole non ce n'è più»;

le suddette affermazioni del Presidente del Consiglio e del Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per l'emergenza rifiuti in Campania non troverebbero tuttavia riscontro nella situazione per come essa è stata rilevata *in loco* da numerose testimonianze e denunce di cittadini, amministratori locali ed associazioni di protezione ambientale, raccolte dalla stampa e da altri mezzi di informazione indipendenti, e come già da tempo censito e segnalato, sin dal 2002, nei rapporti sulle ecomafie stilati da Legambiente;

in particolare, sul sito www.laterradeifuochi.it sono documentati molteplici casi di discariche abusive e roghi a cielo aperto di cumuli di rifiuti della più svariata composizione, che hanno avuto luogo nel territorio delle province di Napoli e Caserta, con particolare riferimento ai comuni di Villaricca, Qualiano, Giugliano, per tale motivo descritti come «terra dei fuochi». Sono altresì disponibili e pubblicate, sul medesimo sito *Internet*, chiarissime immagini satellitari che documentano quanto sia ancora acuta la fase emergenziale, fatto salvo il solo comune di Napoli;

numerose altre segnalazioni fanno riferimento a scenari urbani che, lunghi dall'essere ormai riportati a normalità, appaiono deturpati da cumuli di rifiuti che vengono occasionalmente anche incendiati, con grave rischio per l'ambiente e la salute dei cittadini. Tale situazione si sarebbe verificata e si verificherebbe in diversi comuni della provincia di Napoli, zona che resta disseminata di piccole discariche abusive sparse sul territorio;

ammassamenti di rifiuti, maleodoranti per il caldo persistente, vengono segnalati dai sindaci dell'area occidentale della provincia, con particolare riferimento alla presenza di 150 tonnellate di rifiuti nei comuni dell'agro aversano e in quello di Afragola;

associazioni di cittadini hanno documentato il reiterato sversamento di rifiuti urbani ed ingombranti in varie zone di Napoli, mentre a Massa Lubrense, il Wwf ha segnalato l'ennesimo episodio di rifiuti bruciati a cielo aperto su un tratto roccioso della costiera sorrentina;

il suddetto sito *Internet* sottolinea inoltre come non sia stata data adeguata risposta ed attenzione alle segnalazioni effettuate, riguardanti spesso roghi di rifiuti speciali derivanti da attività agricole, attività di costruzione, demolizione e scavo, lavorazioni industriali o artigianali,

si chiede di sapere:

quale sia la situazione effettiva della gestione dei rifiuti nella regione ad oltre un mese e mezzo di distanza dall'avvio delle misure straordinarie di cui al decreto-legge n. 90 del 2008 e dalla concessione dei poteri eccezionali al competente Sottosegretario, alla luce del persistere di una situazione assai grave a dispetto delle rassicurazioni ampiamente date dal Governo ai mezzi di informazione;

quali informazioni e provvedimenti siano stati assunti in merito ai reiterati e preoccupanti episodi di cui in premessa, riportati da cittadini, pubblici funzionari ed associazioni locali e documentati sul citato sito *Internet*;

quali verifiche si intendano esperire al fine di assicurare che alle segnalazioni dei cittadini, con particolare riferimento a quelle relative ai rifiuti speciali, venga prestata dalle strutture preposte la dovuta considerazione e siano conseguentemente poste in essere, con tempestività, tutte le necessarie misure di intervento, senza minimizzare l'ampiezza dei fenomeni e il loro impatto sull'ambiente e sulla salute dei cittadini.

(4-00598)

PARDI, BELISARIO, CARLINO, DE TONI, GIAMBRONE, LAN-NUTTI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che:

si apprende da fonti di agenzia e dai quotidiani dell' 8 settembre 2008 («Il Sole-24 Ore»: «A Mantova Saviano sfida i legali dei boss»; «la Repubblica»: «La camorra a mezzo stampa e Saviano sfida i boss») che nell'ambito del Festival della Letteratura di Mantova, lo scrittore Roberto Saviano ha presentato la sua inchiesta sulle presunte relazioni di connivenza tra alcuni quotidiani locali campani e la criminalità organizzata di stampo camorrista;

in quell'occasione Saviano ha pubblicamente scelto di raccontare la camorra attraverso i titoli di giornali locali, indicando in particolare e mostrando espressamente alcune prime pagine dei quotidiani «Corriere di Caserta» e «Cronache di Napoli» che sembrerebbero rientrare, secondo lo scrittore (il quale anche in passato ha più volte sottolineato specifici casi del genere) in un quadro di preoccupante compiacenza, se non di mitizzazione, della figura di *boss* mafiosi;

nel gennaio 2007, l'allora direttore del quotidiano «Corriere di Caserta» dava notizia delle ragioni che causavano le sue imminenti dimissioni, dichiarando al settimanale *online* «Iustitia» di essersi «ritrovato con un giornale carsico, omissivo, che spesso ignora le notizie per non dare fastidio a nessuno; tutto ruota intorno alle esigenze processuali dell'editore»;

il dottor Donato Ceglie, sostituto procuratore di Santa Maria Capua Vetere, ha espresso (come riportato dal mensile «Narcomafie» sul numero di aprile 2008 nell'articolo di Paolo Esposito «Giornalisti tutti in fila, per favore») significative perplessità circa il «Corriere di Caserta», che «difendeva notizie false su Don Peppino Diana per screditare tutto un movimento attraverso il suo simbolo: un'operazione criminale, condotta in maniera scientifica allo scopo di demolire con menzogne e accuse la figura di un martire della legalità». Il magistrato faceva riferimento all'edizione del 23 marzo 2003, quando il quotidiano pubblicava un articolo intitolato «Don Peppe era un camorrista» indugiando su possibili relazioni del par-

roco, ucciso nel marzo 1994, con malavitosi locali. In altra occasione, ha ricordato Saviano, il medesimo quotidiano titolava, a proposito dell'assassino del sacerdote: «De Falco, boss playboy», nell'ambito di un articolo imperniato su vicissitudini private dei malavitosi, con tanto di classifica dei «boss sciupafemmine»;

nonostante l'articolo 41-bis della legge 26 luglio 1975, n. 354, preveda la censura della corrispondenza per i detenuti, il quotidiano «Corriere di Caserta» pubblicava il 21 settembre 2005 una lettera autografa del capo-*clan* casalese Francesco Schiavone, ove si redarguirebbe un giornale antagonista, colpevole di pubblicare interviste a pentiti di camorra;

l'inchiesta condotta da Saviano è stata accolta con favore dalla Federazione nazionale della stampa italiana, che esprimendo la sua solidarietà allo scrittore il 9 settembre 2008 ha diramato un comunicato stampa ove si dà notizia della creazione di un osservatorio che avrà tra i suoi obiettivi anche quello di «eliminare ogni zona grigia dell'informazione, facendo luce sulle aree editoriali e professionali colluse con la criminalità organizzata» e «tutelare i tanti colleghi per bene che in condizioni difficili fanno con grande dignità il loro lavoro in quei territori. Per questo il sindacato e l'Ordine regionale dei giornalisti della Campania, organizzeranno un'iniziativa pubblica proprio nelle zone di Caserta»;

considerato che:

il ruolo dei mezzi di informazione, con particolare riferimento ad alcuni coraggiosi professionisti che per la serietà e lo scrupolo con il quale hanno condotto e conducono inchieste giornalistiche sugli intrecci affaristici e sulle attività della criminalità organizzata in alcune regioni del Paese devono vivere sotto tutela, è di cruciale importanza perché l'opinione pubblica prenda conoscenza di fenomeni tanto minacciosi per la vita sociale e democratica di quei territori. Per tale motivo non stupisce l'ipotesi che i *clan* malavitosi possano avere interesse nell'influenzare indirettamente i mezzi di informazione sul territorio o trarre beneficio da un'attività poco trasparente di organi di comunicazione locali;

è pertanto necessario prestare grande attenzione a tutte le denunce che fanno riferimento a possibili aree di contiguità o di compromissione con gli interessi della malavita eventualmente presenti nel mondo dell'editoria locale, che si propone invece obiettivi di tutt'altro segno, quelli della trasparenza e della informazione;

l'esaltazione di una presunta moralità dei *boss* di camorra, la mitizzazione delle loro vite «avventurose», l'insinuazione ai limiti della difamazione ai danni delle molte persone pubblicamente impegnate nella lotta alla camorra possono alimentare un ribaltamento del concetto di legalità, con il rischio di diventare veri e propri strumenti di propaganda criminogena;

considerata altresì l'assoluta necessità di rispettare la libertà di stampa, come tutelata dall'articolo 21 della Costituzione, senza comprometterne in alcun modo l'indipendenza e l'affrancamento dal controllo politico,

si chiede di sapere:

quali iniziative il Governo intenda promuovere, per quanto di propria competenza e di concerto con le associazioni dei giornalisti e degli editori, al fine di fare chiarezza sugli inquietanti episodi di cui in premessa e con l'obiettivo primario di salvaguardare appieno la libertà dei giornalisti e degli operatori dell'informazione che svolgono con correttezza ed impegno il proprio lavoro, con particolare riguardo a quanti sono stati minacciati per la loro documentata e circostanziata attività di denuncia dell'influenza della camorra sulla vita sociale, politica ed economica locale e per questo sono esposti a rischi personali che non possono essere sottovalutati dalle istituzioni ;

quali misure si intendano attivare, da parte delle istituzioni competenti, al fine di prevenire ogni inquinamento dell'informazione locale da parte della criminalità organizzata, neutralizzare i tentativi della stessa di ottenere un'opinione pubblica compiacente verso contesti di illegalità e porre alla luce ogni eventuale legame tra camorra e giornali locali che abbiano operato scelte incompatibili con l'articolo 21 della Costituzione e con le stesse norme deontologiche della professione giornalistica.

(4-00599)

PASSONI. – *Ai Ministri del lavoro, della salute e delle politiche sociali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, convertito della legge 29 novembre 2007, n. 222, prevede, al comma 2-bis dell'articolo 29, che la riforma della fondazione Opera nazionale per l'Assistenza agli Orfani dei sanitari italiani (Onaosi), ente gestore di forme obbligate di assistenza con personalità giuridica privata ai sensi del decreto legislativo n. 509 del 1994, debba assicurare «la democraticità della vita associativa, prevedendo la partecipazione al voto di tutti i contribuenti»;

il nuovo statuto della fondazione Onaosi – deliberato dal Consiglio di amministrazione nella seduta dell'11 e 12 gennaio 2008 e in fase di approvazione presso i Ministeri vigilanti – prevede ben 48 componenti degli organi statutari (Comitato di indirizzo, Consiglio di amministrazione e Collegio sindacale);

in particolare, oltre il 40 per cento dei componenti il Comitato di indirizzo non risulterebbe eletto in modo paritario da tutti i contribuenti, assumendo la connotazione di designati-garantiti;

inoltre, lo stesso statuto prevede la garanzia della elezione nel Comitato di indirizzo di due veterinari e due farmacisti, nonché di un componente designato dalla Commissione Albi odontoiatri della Federazione nazionale degli ordini dei medici chirurghi e degli odontoiatri, di un componente dalla federazione nazionale degli ordini dei veterinari, un dalla federazione nazionale degli ordini dei farmacisti, e tre dalla Commissione medica della federazione nazionale degli ordini dei medici chirurghi e degli odontoiatri della FNOMCeO (di cui un iscritto all'Ordine di Perugia). Sono quindi previste due designazioni da parte dei Ministri dell'interno e della difesa e due designazioni da parte dei due Ministri vigilanti (Ministri

del lavoro, salute e politiche sociali e dell'economia e delle finanze). Al Ministro del lavoro è inoltre attribuita la facoltà di designazione di un proprio rappresentante anche nel Collegio sindacale;

il Consiglio di amministrazione – nominato da un Comitato di indirizzo dove i contribuenti eleggono liberamente meno del 60 per cento dei propri rappresentati – vede garantiti tre componenti su nove;

considerato che la maggioranza delle organizzazioni sindacali dell'area medico – veterinaria (Aaroi, Aipac, Anpo, Federazione Cisl Medici, Federazione Medici Uil Fpl, Fesmed, Fp Cgil Medici, Simet, Snr), rappresentative dei contribuenti obbligatori della Fondazione Onaosi, ritenendo il nuovo statuto lesivo del diritto di rappresentanza dei propri iscritti, hanno chiesto un intervento del Governo e del Parlamento,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano i criteri adottati dal nuovo statuto della fondazione Onaosi per la composizione degli organi statutari – in fase di approvazione presso i Ministeri vigilanti del lavoro, salute e politiche sociali, nonché dell'economia e delle finanze – lesivi del diritto di rappresentanza dei propri iscritti, come previsto dal decreto-legge n. 153 del 2007, a causa della manifesta compressione del principio della democrazia elettiva derivante dall'adozione del sistema dei componenti «designati-garantiti» negli organi statutari;

se non ritengano che la plenaria composizione degli organi statutari – ben 48 membri- sia del tutto ingiustificata in relazione alle dimensioni e alla consistenza dell'ente e che le spese gestionali che essa comporta siano sproporzionate rispetto alle finalità ed alla funzionalità dell'ente stesso;

se non ritengano che la doppia designazione prevista in capo al Ministro del lavoro, tanto di un componente nel Comitato di indirizzo quanto di un componente nel Collegio sindacale, configuri manifestamente un conflitto di interessi;

se non ritengano, infine, la previsione della designazione di due componenti all'interno del Comitato di indirizzo da parte rispettivamente dei Ministri dell'interno e della difesa del tutto immotivata ed ingiustificata in relazione alle finalità istituzionali e all'ambito di attività della fondazione stessa.

(4-00600)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

3^a Commissione permanente (Affari esteri, emigrazione):

3-00256, dei senatori Maritati ed altri, su un *lager* a Kufra in Libia;

8^a Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni):

3-00260, della senatrice Mongiello, sulla realizzazione del casello autostradale per la zona industriale di Foggia;

14^a Commissione permanente (Politiche dell'Unione europea):

3-00255, dei senatori Poli Bortone e Costa, sulla normativa italiana relativa ai finanziamenti alle imprese cooperative.