



Assemblea

RESOCONTO STENOGRAFICO

ALLEGATI

ASSEMBLEA

185^a seduta pubblica
mercoledì 29 gennaio 2020

Presidenza del vice presidente Taverna,
indi del vice presidente Calderoli
e del vice presidente La Russa

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	5
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	59
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	77

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO

SULL'ORDINE DEI LAVORI

PRESIDENTE.....5

DISEGNI DI LEGGE

Discussione e approvazione:

(1665) *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale):*

PRESIDENTE.....5, 8, 10, 12

ASTORRE, *relatore*6

PAGANO (FIBP-UDC).....8

D'ARIENZO (PD)10

URSO (Fdl).....12

DE VECCHIS (L-SP-PSd'Az)14

PEROSINO (FIBP-UDC)15

PERGREFFI (L-SP-PSd'Az)16

VONO (IV-PSI).....18

RUFA (L-SP-PSd'Az).....20

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....23

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665:

PRESIDENTE.....23

FERRO (FIBP-UDC).....23

CIRINNÀ (PD)25

FAGGI (L-SP-PSd'Az)28

MESSINA ALFREDO (FIBP-UDC)31

SANTILLO (M5S)33

SALUTO A RAPPRESENTANZE DI STUDENTI

PRESIDENTE.....35

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665:

PRESIDENTE.....35, 37, 38

ASTORRE, *relatore*35, 36BUFFAGNI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*36

D'ARIENZO (PD)38, 46

MALLEGNI (FIBP-UDC)38, 44

VONO (IV-PSI).....39

DE FALCO (Misto)40

RUSPANDINI (Fdl)43

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE.....48

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665:

BRIZIARELLI (L-SP-PSd'Az)48

LUPO (M5S)51

SUI LAVORI DEL SENATO. CONFERENZA DEI PRESIDENTI DEI GRUPPI PARLAMENTARI

Convocazione.....54

PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA

Integrazioni55

CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA

PRESIDENTE.....55, 56

ROMEO (L-SP-PSd'Az)56

DISEGNI DI LEGGE

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665:

ASTORRE, *relatore*56

PRESIDENTE.....57

SULLA SCOMPARSA DI NEDO CANETTI

PINOTTI (PD)57

PRESIDENTE.....58

ORDINE DEL GIORNO PER LA SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 GENNAIO 2020.....58

ALLEGATO A

DISEGNO DI LEGGE N. 1665

Proposta di questione pregiudiziale 59

Articolo 1 del disegno di legge di conversione e Allegato recante le modificazioni apportate al decreto-legge 60

Articolo 1 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati 61

Emendamenti e ordini del giorno 62

Emendamenti tendenti ad inserire articoli aggiuntivi dopo l'articolo 1 74

Articolo 2 del decreto-legge nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati 76

ALLEGATO B

PARERI

Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge n. 1665 e sui relativi emendamenti.. 77

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA..... 78

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA 85

CONGEDI E MISSIONI 85

DISEGNI DI LEGGE

Annunzio di presentazione	85
Assegnazione.....	86
Presentazione di relazioni	86
Presentazione del testo degli articoli.....	87

GOVERNO

Trasmissione di atti per il parere. Deferimento.....	87
Trasmissione di atti e documenti	88
Trasmissione di atti e documenti dell'Unione europea di particolare rilevanza ai sensi dell'articolo 6, comma 1, della legge n. 234 del 2012. Deferimento	89

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Mozioni.....	90
Interrogazioni.....	98
Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento.....	101
Interrogazioni con richiesta di risposta scritta.....	104
Interrogazioni, da svolgere in Commissione	129
<i>AVVISO DI RETTIFICA</i>	130

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente TAVERNA

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,30*).

Si dia lettura del processo verbale.

NISINI, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

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.

Sull'ordine dei lavori

PRESIDENTE. Informo l'Assemblea che all'inizio della seduta il Presidente del Gruppo MoVimento 5 Stelle ha fatto pervenire, ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento, la richiesta di votazione con procedimento elettronico per tutte le votazioni da effettuare nel corso della seduta. La richiesta è accolta ai sensi dell'articolo 113, comma 2, del Regolamento.

Discussione e approvazione del disegno di legge:

(1665) Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (Approvato dalla Camera dei deputati) (Relazione orale) (ore 9,34)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 1665, già approvato dalla Camera dei deputati.

Il relatore, senatore Astorre, ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore.

ASTORRE, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che stiamo discutendo riguarda uno degli *asset* principali del nostro sistema economico. Da qui le ragioni di straordinaria necessità e urgenza, come previsto dalla Costituzione.

Nel corso della passata legislatura, su Alitalia vennero adottati importanti provvedimenti destinati ad assicurare la continuità operativa e gestionale delle società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria, proprio al fine di garantire la continuità del servizio del trasporto aereo. Lo strumento principalmente seguito è stato quello della concessione di prestiti da parte dello Stato (dapprima 600 milioni di euro, a cui se ne sono aggiunti ulteriori 300).

Con il provvedimento in esame ci poniamo sostanzialmente in linea di continuità con il più recente passato. Posso confermare quanto già emerso in Commissione circa il lavoro svolto dall'altro ramo del Parlamento, il quale ha apportato importanti miglioramenti al testo.

Dunque, come prevede l'articolo 1, il nuovo prestito a valere sul 2019 è pari a 400 milioni di euro ed è finalizzato non solo a garantire il servizio del trasporto aereo, ma anche a prevedere all'interno del quadro del programma della procedura di amministrazione straordinaria sostanziali modifiche riguardanti il trasferimento dei complessi aziendali e in merito ai poteri dell'organo commissariale.

Nel dettaglio, il comma 1 prevede la concessione nell'anno 2019 di un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro, della durata di sei mesi, in favore di Alitalia SpA e delle altre società del gruppo in amministrazione straordinaria, per le loro indifferibili esigenze gestionali e per l'esecuzione del piano di iniziative e interventi previsti nel successivo comma 3.

Il comma 2 stabilisce che il finanziamento è concesso con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di mille punti base. Per quanto riguarda la restituzione, questa è prevista, per capitale e interessi, con priorità rispetto a ogni altro debito della procedura. La disposizione prevede altresì che il finanziamento possa essere erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria da estinguere nel medesimo anno con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa. Le somme corrisposte in restituzione del finanziamento sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Nel corso dell'esame presso la Camera è stato introdotto il comma 2-*bis*, che prevede alcuni obblighi informativi da parte dell'organo commissariale nei confronti del Parlamento. Si prevede in particolare che, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge in esame, il citato organo commissariale invia alle competenti Commissioni parlamentari tutti i dati aggiornati relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società. L'organo commissariale per l'intera durata dell'amministrazione straordinaria provvede ad inviare alle competenti Commissioni parlamentari tutti i dati relativi alla situazione economico-finanziaria con cadenza semestrale.

I successivi commi 3 e 4 dell'articolo 1 prevedono modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento

dei complessi aziendali nonché ai poteri dell'organo commissariale. In proposito, si ricorda che il MISE ha comunicato il 6 dicembre 2019 la nomina dell'avvocato Giuseppe Leogrande come nuovo commissario unico, in sostituzione della terna di commissari straordinari nominati per la procedura di amministrazione straordinaria.

Su questo punto, vorrei fare una considerazione relativa alla figura prescelta per ricoprire l'incarico. Il dottor Giuseppe Leogrande è una personalità di grande spessore e comprovata competenza nel settore del trasporto aereo; inoltre, ci ha presentato anche i *manager* di cui si avvale, anche loro, per la prima volta nella procedura commissariale, provenienti dall'esperienza nel trasporto aereo. Ci sono dunque tutte le carte in regola per poter lavorare ad un esito positivo di questa complessa vicenda.

Nel dettaglio, i richiamati commi 3 e 4 prevedono che il programma della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e delle altre società del gruppo sia integrato con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali, funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali, da effettuarsi secondo quanto previsto da una modifica approvata durante l'esame alla Camera, tenendo conto del mantenimento dell'unitarietà e dell'integrità aziendali e del livello del personale. L'integrazione del programma deve essere approvata dal Ministero dello sviluppo economico in base all'articolo 60 del decreto legislativo n. 270 del 1999.

Il comma 5 prevede che gli interessi sui prestiti ricevuti da Alitalia siano versati all'entrata del bilancio dello Stato. Si tratta della disposizione che ha previsto il rimborso del finanziamento a titolo oneroso nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria, a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia. In base a tale modifica si applicano pertanto alla restituzione degli interessi sul prestito le stesse modalità già previste per la restituzione del capitale del finanziamento.

Vengono peraltro fatti salvi dal comma 5 gli effetti già prodotti dagli atti eventualmente posti in essere in attuazione della precedente formulazione della norma. Ciò, come risulta dalla relazione illustrativa, consente di fare salvi gli effetti già prodotti dagli atti, quali ad esempio i contratti eventualmente posti in essere.

Il comma 6 reca la copertura finanziaria di tali oneri. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Collegli, vi invito ad abbassare la voce per lasciare al relatore la possibilità di intervenire.

ASTORRE, *relatore*. Grazie, signor Presidente.

In conclusione, il provvedimento al nostro esame è un passaggio quanto mai necessario per risolvere positivamente la questione Alitalia.

Le risorse, le procedure e i tempi individuati dal provvedimento sono utili per addivenire ad una soluzione concreta della vicenda in tempi - speriamo - relativamente brevi. Per superare la fase commissariale e garantire la continuità operativa di Alitalia sono però necessari investimenti a lungo termine. Alla base di tutto ciò vi è la necessità di trovare una nuova compagine proprietaria di Alitalia, con conseguente predisposizione di un nuovo valido

piano industriale, nuovi e rilevanti investimenti e nuovi aerei di proprietà, in particolare per il trasporto passeggeri sul lungo raggio. Il tutto preservando, come sottolineato anche da una nostra iniziativa attraverso un ordine del giorno, l'unitarietà del complesso aziendale e dei livelli occupazionali del personale di Alitalia.

Soltanto da questo percorso, avviato con il provvedimento al nostro esame, possono derivare più alti livelli di competitività per Alitalia in un settore altamente competitivo come quello del trasporto aereo e maggiori ricavi, che sono la chiave per la ripresa definitiva di questa prestigiosa e storica compagnia di bandiera.

Infine, voglio riconoscere il lavoro svolto con cura da parte del ministro Patuanelli, del quale raccolgo anche l'invito fatto dallo stesso in sede di esame in Commissione rivolto a guardare non più al passato, al tempo delle continue recriminazioni sugli errori fatti, ma ad impegnarci piuttosto per il presente e per un futuro migliore.

Con questo provvedimento definiamo un impianto più solido in grado di garantire entro le scadenze date tutti gli adempimenti per la determinazione delle procedure di cessione dei complessi aziendali afferenti alle società Alitalia - Società aerea SpA e Alitalia Cityliner SpA.

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

Ha chiesto di intervenire il senatore Pagano per illustrarla. Ne ha facoltà

PAGANO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, il Gruppo Forza Italia ha ritenuto che anche in questa circostanza fosse opportuno presentare una questione pregiudiziale per chiedere di non procedere all'esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge al nostro esame. È giusto però premettere all'illustrazione della questione pregiudiziale che Forza Italia non è contro Alitalia, né - tanto meno - contro i suoi lavoratori. Al contrario, come più volte richiamato dai nostri componenti nella Commissione di merito e dal nostro capogruppo, senatore Mallegni, per noi è fondamentale tutelare l'italianità di Alitalia. Si tratta infatti di un *brand* importante che ha avuto una lunga storia nella crescita dal dopoguerra fino agli anni Ottanta e Novanta della nostra compagnia di bandiera ed è fondamentale che venga messo al servizio della più grande industria italiana, che è quella del turismo.

Occorre valutare in modo serio la ristrutturazione, rilanciando con competenze manageriali una compagnia che può essere strategica per la nostra economia e che conserva un *brand* tra i più prestigiosi e qualificati tra quelli a marchio italiano.

Anche il nostro collega, il senatore Alfredo Messina, che ha ricoperto incarichi ai vertici di Alitalia, ai tempi in cui era una delle prime compagnie aeree al mondo, uno dei primi cinque vettori al mondo, si è detto fiducioso di un rilancio della compagnia. Bisogna difendere quel *brand* e la compagnia evidenziando la peculiarità di una società che produce servizi e non beni.

Quindi Alitalia non deve creare divisioni. I problemi che ha davanti forse sono meno gravi di quelli che hanno già affrontato altre compagnie aeree di altri Paesi, se è vero che la compagnia continua anche oggi a generare ricavi che superano i 3 miliardi annui. Per questo, di fronte a una compagnia che ha ancora numeri importanti nel fatturato, che è un riflesso degli oltre 20 milioni di passeggeri che gli danno fiducia ogni anno, vogliamo richiamare l'attenzione sulla serietà di alcuni comportamenti che bisogna tenere in Parlamento.

Alitalia è una questione seria e il Governo non può permettersi di scherzare con il futuro dei suoi dipendenti, dei suoi *stakeholder*, dei cittadini italiani tutti e, *in primis*, dei contribuenti, che da tanti anni partecipano ai vari rilanci e ai salvataggi della compagnia. Invece, siamo di fronte all'ennesimo quadro di incertezza. Vorrei ricordare che in data 2 dicembre 2019 il Governo ha presentato il decreto-legge n. 137 del 2019, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia-Società aerea italiana SpA e Alitalia Cityliner SpA in amministrazione straordinaria. Il decreto - che quindi sta per scadere - è stato assegnato in prima lettura alla Camera dei deputati, che lo ha già approvato registrando il voto di astensione del Gruppo Forza Italia. (*Brusio. Richiami del Presidente*). Il decreto, peraltro, prevede una serie di misure per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia-Società aerea italiana SpA e Alitalia Cityliner SpA, confermando il finanziamento di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, già previsto dal decreto-legge n. 124 del 2019.

Lo stesso provvedimento in esame apporta modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali e ai poteri dell'organo commissariale, essendosi rivelate insussistenti le prospettive per addivenire alla procedura di cessione alla quale il Governo avrebbe dovuto lavorare da tempo.

PRESIDENTE. Collegli, vi chiedo cortesemente di consentire almeno alla Presidenza di ascoltare l'intervento del senatore Pagano perché è impossibile seguirlo anche da qui. Se possiamo abbassare la voce, vi ringrazio.

PAGANO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, la ringrazio.

Le norme su Alitalia erano presenti anche nell'articolo 54 del decreto-legge n. 124 del 2019 (il cosiddetto decreto fiscale), ancora in corso di conversione al momento dell'emanazione del decreto-legge e ora abrogate dal comma 6 dell'articolo 1. Il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 124 del 2019 ha concluso l'esame in prima lettura alla Camera il 6 dicembre scorso; è stato approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 17 dicembre 2019 e in quella sede si era preso atto dell'abrogazione dell'articolo 54.

Ma non finisce qui, perché nel corso dell'esame in sede referente del disegno di legge di bilancio per il 2020 è stato, inoltre, presentato un emendamento dei relatori che riproduceva il testo del provvedimento in esame, durante l'esame della Commissione bilancio del Senato. Ovviamente l'emendamento è stato dichiarato inammissibile per estraneità di materia. In sostanza,

con questa pregiudiziale vogliamo stigmatizzare il fatto che si sia assistito a una vera e propria schizofrenia legislativa nelle decisioni del Governo e della sua stessa maggioranza. Per ben due volte, infatti, la maggioranza ha presentato e poi stralciato la norma alla Camera dei deputati e al Senato.

Ribadisco per tali ragioni che il ricorso alla decretazione di urgenza è palesemente improprio, se non addirittura incostituzionale. La motivazione che sta alla base dell'emanazione del decreto non appare sufficiente a connotare i requisiti indispensabili di necessità e urgenza imposti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, come dicevo dinanzi.

Abbiamo voluto rimarcare ed evidenziare tale atteggiamento proprio attraverso il ricorso allo strumento parlamentare della questione pregiudiziale, consentito dal nostro Regolamento.

Ritengo che, ancora una volta, si debba stigmatizzare il ricorso eccessivo alla decretazione d'urgenza, diversamente da quanto previsto dalla nostra Costituzione, e che debba essere riportata nel giusto alveo, che non è quello in cui si sono mossi il Governo e la maggioranza, tenuto conto che, nel caso in esame, vi è stato un atteggiamento schizofrenico dal punto di vista legislativo.

Pertanto, chiediamo un voto favorevole alla questione pregiudiziale da noi proposta. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*).

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

D'ARIENZO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARIENZO (*PD*). Signor Presidente, se siamo tutti convinti - e penso sia così - che la questione relativa ad Alitalia sia centrale nel nostro dibattito politico e che questa importante società, ex compagnia di bandiera, sia da salvare, mi appare incomprensibile il tentativo di rendere nullo il decreto-legge attraverso la proposizione della questione pregiudiziale di costituzionalità. Infatti, se dovesse mai passare, per Alitalia sarebbero guai: le incertezze che sono state denunciate esploderebbero in maniera significativa e creerebbero sul mercato ripercussioni importanti. Basterebbe già questo per dire che la questione pregiudiziale proposta appare impropria rispetto al tema vero di cui stiamo parlando.

Un'altra considerazione di carattere generale deve essere sicuramente affrontata sulla *ratio* delle questioni pregiudiziali, come abbiamo detto molte volte. Ormai sulla decretazione d'urgenza non solo ci sono importanti sentenze della Corte costituzionale, ma oltretutto, nella lunghissima esperienza del Parlamento, di Camera e Senato, in più occasioni e sempre sulle questioni pregiudiziali, sono stati affrontati i termini molti incisivi della necessità o meno, in determinate occasioni, della decretazione d'urgenza. Basterebbe leg-

gere questa ampia giurisprudenza per superare una modalità che viene utilizzata, legittimamente, ma che a volte non è effettivamente corrispondente al tema proposto.

Qual è il tema oggetto del decreto-legge di cui si sta parlando? Sono misure necessarie, imprescindibili, per far sì che Alitalia possa continuare ad esistere. Ma, rispetto alla proposizione iniziale del decreto-legge, la parte importante, votata nel corso del dibattito alla Camera, concerne le modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali e dei poteri dell'organo commissariale. Si tratta, quindi, di un ulteriore approfondimento, su cui il Parlamento si è già espresso, e non mi risulta che nell'altra Camera siano state affrontate questioni di costituzionalità, neanche su questi passaggi. Quindi, sarebbe stato opportuno per il nostro ramo del Parlamento procedere spediti, senza affrontare il tema della costituzionalità.

Nel merito della questione pregiudiziale, il collega ha sostenuto, nel testo della questione stessa, che questo decreto-legge sarebbe inappropriato, perché l'uso della decretazione d'urgenza, in presenza di un tema già inserito in un altro decreto, quello fiscale, o in un'altra legge, come la legge di bilancio, non sarebbe appropriato, come se quelle due situazioni, peraltro risolte, incidessero sulla costituzionalità del provvedimento attualmente in esame. Com'è noto - l'ha ricordato il collega che ha esposto le ragioni della questione pregiudiziale - per motivi procedurali le proposte a cui ho fatto riferimento a favore di Alitalia sono state abrogate o stralciate, quindi sono rimaste vere le ragioni esenziali della decretazione d'urgenza. Basterebbe già questo per risolvere la questione, perché, appunto, sono chiare sia la necessità che l'urgenza di un decreto-legge dedicato e specifico, alla luce dell'impossibilità di risolvere il nodo con altri passaggi normativi e legislativi.

Diversamente, avremmo forse dovuto abbandonare il tema? Ci sarebbe stato un Governo che avrebbe fatto qualcosa di diverso rispetto a quanto abbiamo fatto noi? A fronte delle condizioni che si sono determinate, qualcuno avrebbe forse operato in maniera diversa? Basterebbero già queste domande.

Oltre alla questione logica che ho posto con queste semplici domande, basterebbe leggere alcune delle sentenze - ce ne sono state diverse - della Corte costituzionale sulla decretazione d'urgenza, soprattutto una, la n. 220 del 2013, in cui viene ribadito che «i decreti-legge traggono la loro legittimazione generale da casi straordinari e sono destinati ad operare immediatamente, allo scopo di dare risposte normative rapide a situazioni bisognose di essere regolate in modo adatto a fronteggiare le sopravvenute e urgenti necessità».

Questo significa, per la giurisprudenza consolidata nel nostro Paese, che i requisiti di necessità ed urgenza sono valutati al momento dell'emana-zione del decreto, con riferimento ai casi che abbisognano di un immediato intervento di rango legislativo. Rispetto a questo assunto, non ha alcuna rilevanza il fatto (citato nella questione pregiudiziale) che sia stato presentato, nel corso dell'esame del disegno di legge di bilancio 2020, un emendamento analogo al provvedimento, peraltro dichiarato inammissibile, che è una delle ragioni per le quali si procede in questa direzione, né tanto meno che lo stesso

decreto abroghi una disposizione già presente in una norma precedente, evidentemente ritenuta inadeguata a fronteggiare la problematica, come effettivamente è stato.

La necessità e l'urgenza di una decretazione di questo livello, quindi, deriva dal fatto che nel momento in cui è stato emanato il decreto-legge vi erano le condizioni necessarie per addivenire ad una proposizione di quella natura.

Per le ragioni di carattere generale, che ho espresso, e per ragioni di merito, il Gruppo del Partito Democratico voterà contro la questione pregiudiziale presentata. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Ai sensi dell'articolo 93, comma 5, del Regolamento, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della questione pregiudiziale QP1, presentata dalla senatrice Bernini e da altri senatori.

(*Segue la votazione*).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Urso. Ne ha facoltà.

URSO (*FdI*). Signor Presidente, questo provvedimento è l'ultimo di una lunga serie che anche in questa legislatura abbiamo dovuto affrontare. Anzi, i colleghi senatori ricorderanno che uno dei primi provvedimenti che abbiamo dovuto esaminare nella Commissione speciale che fu istituita in attesa di istituire le altre Commissioni fu appunto il decreto del 27 aprile 2018, uno dei tanti emanati dal Governo allora in carica (se ben ricordo era il terzo decreto-legge in appena due anni). Quel decreto veniva portato all'attenzione del Parlamento nei primi giorni della sua costituzione come eredità del precedente Governo Gentiloni.

Ebbene, in quell'occasione Fratelli d'Italia fu l'unico Gruppo parlamentare a rilevare come questo fosse un modo sbagliato di affrontare la questione e come non vi fosse, già allora, un piano strategico industriale per salvare, anzi per rilanciare la compagnia di bandiera Alitalia. I colleghi senatori ricordano che in quell'occasione, di fronte alle nostre puntuali osservazioni, di cui la cronaca dei mesi successivi e anche questo decreto-legge ci danno pienamente ragione, furono auditi i tre commissari di allora, che presentarono il loro piano strategico, poi rivelatosi nel tempo, come noi sostenevamo allora, del tutto inattuabile.

Ebbene, questo decreto è il settimo intervento realizzato dal 2017 ad oggi. Lo ripeto: è il settimo intervento legislativo sull'Alitalia realizzato dal 2017 ad oggi, eredità dei Governi di sinistra (in quel caso Gentiloni Silveri), tanto più che oggi coloro che hanno realizzato i primi decreti e coloro che hanno realizzato i successivi decreti e provvedimenti legislativi fanno parte della stessa compagine di Governo, quindi in piena eredità e responsabilità.

La responsabilità e l'eredità emergono in maniera evidente anche dai dati che riguardano, purtroppo, la compagnia di bandiera. Recentemente è stato emanato il decreto al nostro esame che impiega comunque altre risorse, dopo quelle già sprecate in questi mesi e in questi anni. Ricordo a me stesso

che la crisi non è di oggi ma viene da lontano, ma anche la capacità di rinviare le decisioni si è oggi ulteriormente aggravata.

Ricordo a me stesso che già nei primi passi della legislatura del 1994, che fu la mia prima legislatura, il Parlamento si occupò della crisi di Alitalia e allora fu prospettata una soluzione che era forse l'unica capace di realizzarsi concretamente in quegli anni e che avrebbe potuto permettere all'Alitalia di avere un ruolo come compagnia europea in un mondo della navigazione aerea che si modificava profondamente. Parliamo della fine degli anni Novanta, quando una forza interna che si richiamava alla sinistra sindacale si oppose all'alleanza strategica, già sottoscritta, col vettore olandese KLM. Allora era la soluzione giusta per Alitalia che veniva da una situazione migliore e che avrebbe potuto essere il vettore guida di quell'alleanza naturale e non contrastante con gli interessi strategici del nostro Paese. Non si volle fare e altri errori furono commessi in seguito. Tuttavia gli errori che oggi abbiamo davanti, gli errori dei vostri Governi, sono tanto più eclatanti alla luce di ciò che è accaduto nel frattempo, in questi mesi, mentre rinviavate le decisioni, attingendo sempre dalle casse pubbliche ulteriori risorse, che poi sono le risorse dello Stato e quindi dei cittadini. Questo è tanto vero che avete nominato, durante l'esame della legge di bilancio, non più tre commissari, cancellando la precedente gestione commissariale che avevate definito come quella finalizzata al salvataggio dell'Alitalia, bensì un commissario liquidatore, perché nella sua storia il nuovo commissario appare proprio come uno straordinario liquidatore.

Il commissario, che credo non abbia ancora incontrato i commissari precedenti, ha fatto una relazione davvero allarmante su quanto accaduto durante i vostri Governi, cioè il Governo Gentiloni-Silveri e i Governi Conte, nello stato di dissesto dell'Alitalia. Lo stesso commissario nominato ha parlato di una perdita sostanziale. Riferisce che l'Alitalia ha bruciato circa 300 milioni di euro all'anno nel periodo di amministrazione straordinaria, il che porta ad un ammontare di quasi 10 miliardi le risorse complessive bruciate da Alitalia negli ultimi quarantacinque anni (9,2 miliardi di euro).

La questione è tanto più grave perché in questi anni di amministrazione commissariale, Alitalia ha perso valore a causa dello spreco di risorse e della contrazione della flotta aerea: gli aerei, infatti sono diminuiti da 121 a 113. Sono diminuite le destinazioni e sono diminuiti i passeggeri, soprattutto quelli delle rotte brevi: ciò ha portato a un'ulteriore perdita di valore. In sostanza, se il salvataggio o la sua collocazione fossero avvenuti due anni fa, Alitalia avrebbe avuto un valore di gran lunga superiore a quello di oggi, che è diminuito appunto per il ridimensionamento sia della flotta aerea, sia delle rotte e dei passeggeri.

Nel contempo, non sono state affrontate né risolte due questioni che riteniamo importanti, anche al fine di capire cos'è accaduto prima della gestione commissariale, durante i Governi Renzi e Gentiloni Silveri. Mi riferisco a quello che è accaduto in merito agli scali aeroportuali di Heathrow, che sono stati ceduti in maniera strana ai precedenti proprietari di Alitalia. Questo argomento emerse in maniera evidente durante le audizioni che imponemmo all'inizio della legislatura nella Commissione speciale: in quella sede ci fu detto che si potevano riacquistare i diritti sugli scali con poche risorse (parlo

di un anno e mezzo fa, quindi in questa legislatura, durante l'era dei 5 Stelle al Governo); ebbene, questo scandalo, a cui si poteva porre rimedio con un intervento anche da parte dell'Alitalia commissariale, è rimasto tale, l'intervento promesso non c'è stato e la toppa al buco scandaloso non è stata messa. Lo dico anche a memoria di chi si fa - o si è fatto, ma poi i fatti l'hanno smentito - cultore della moralizzazione.

Questo è ancor più grave alla luce di un'altra situazione emersa nel frattempo, che - come denuncia un quotidiano a voi molto vicino - riguarda lo strano giro di aerei Alitalia in mano ad una fiduciaria irlandese, per cui sono passati di mano non soltanto gli scali, ma anche quattro o cinque aerei. Lo scandalo che c'era, quindi, si è ulteriormente aggravato durante questa gestione commissariale.

Cosa c'è dietro all'Alitalia? Cosa c'è stato dietro all'Alitalia privata e pubblica degli ultimi anni? Su questo, più che su altro, forse ci sarà bisogno di una Commissione d'inchiesta. Nel frattempo, denunciando la marcia del gambero che avete realizzato sul provvedimento in esame e il tentativo di prorogare la soluzione di mese in mese, senza una strategia industriale di recupero e di rilancio dell'Alitalia, perché non l'avete, né l'avete manifestata in questi mesi, anzi in questi anni, dal 2017 ad oggi, e ancor prima.

Per questo il nostro Gruppo, coerentemente con quanto ha già fatto fin dall'inizio della legislatura, quando additammo il caso come emblematico, si asterrà dal voto per responsabilità, denunciando nel contempo quello che è accaduto e sta ulteriormente accadendo. (*Applausi dal Gruppo FdI*).

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

DE VECCHIS (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, non nascondo una certa emozione, essendo di Fiumicino, perché Alitalia non è una semplice azienda: è Fiumicino, Ferno-Malpensa, Lamezia Terme e Olbia; Alitalia sono i cittadini liberi che volano, i lavoratori e le famiglie che vivono grazie all'impegno di quest'azienda, che è stata per anni un fiore all'occhiello ed è stata sfruttata. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Ho letto nel provvedimento che sarà avviata una piccola inchiesta per verificare chi ha più o meno contribuito al suo fallimento. Chiedo invece che sia istituita una Commissione d'inchiesta parlamentare per fare luce su tutti gli *asset* nazionali che sono stati svenduti e magari promessi alle *lobby* delle multinazionali straniere, che non hanno interesse allo sviluppo nazionale (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*), e a quelle persone che vorrebbero distruggere - come per anni hanno tentato di fare - la nostra Nazione sotto il profilo industriale.

Mi dispiace che il MoVimento 5 Stelle, che avrebbe dovuto fare chiarezza e trasparenza in questa legislatura, si sia limitato a una piccola commissione interna ad Alitalia. Chiediamo una Commissione d'inchiesta parlamentare. Bisogna fare chiarezza e, se qualcuno deve pagare, che paghi.

Le privatizzazioni, infatti, hanno un nome e un cognome: Romano Prodi, che ha svenduto la nostra Nazione (parliamo anche di Poste e di Telecom, dell'IRI e di tantissime aziende). (*Commenti dal Gruppo PD*). C'è un

colpevole, per questo sono preoccupato: il Partito Democratico. Renzi, nell'ultimo suo tentativo di salvare Alitalia, lanciò lo *slogan*: «Allacciate le cinture». Sì, ma perché stavamo precipitando. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Sono veramente preoccupato, quindi, che Italia Viva faccia parte di questo Governo che vuole rilanciare Alitalia.

Voglio ricordare, perché è passato in sordina, che nel 2008 quattro persone si sono tolte la vita, per la disperazione di aver perso il posto di lavoro, e c'è stato tanto di funerale. Questo è un atto gravissimo e qualcuno deve pagare, sinceramente.

Arriviamo poi agli obiettivi per rilanciare quest'azienda. Bisogna fare un vero piano industriale e qui faccio un appello, perché finora hanno tutti fallito: concordare con i sindacati, che sono la rappresentanza dei lavoratori e devono essere coinvolti in questa trattativa; non devono essere partecipi solo alle decisioni di altri e firmare i nuovi contratti, i licenziamenti o gli esuberanti. La Lega dice chiaramente: no esuberanti, basta; non accettiamo alcun licenziamento. La mia, magari, sembra demagogia, ma si può fare.

Avremmo potuto chiudere questa partita, perché c'era una cordata importante: Atlantia, Ferrovie, Delta e Tesoro. Purtroppo, all'epoca, un Ministro talebano, del quale dico il cognome, Toninelli, ha posto alcune condizioni: togliere ad Atlantia le concessioni di Autostrade. Per carità, quello che è successo è gravissimo, ma indaga la magistratura, non il Parlamento: non siamo un tribunale del popolo. È saltata una cordata grazie a dilettanti allo sbaraglio, cioè il Movimento 5 Stelle. Per questo, oggi, i cittadini li hanno premiati con un 3 per cento nazionale, perché hanno capito che sono dilettanti e talebani su alcuni aspetti. Non si può far fallire una cordata per un principio, che non dipende da noi ma dalla magistratura, che farà chiarezza.

Spero veramente nei prossimi giorni, quando sarò presente al tavolo con i commissari, Leogrande e gli altri, per verificare il piano industriale: non faremo sconti, perché Alitalia è un bene nazionale. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

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

PEROSINO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, secondo l'uomo della strada a cui mi ispiro, Alitalia è un pozzo senza fondo, ma voglio rovesciare il ragionamento.

Il sistema dei trasporti in Italia per forza è in *deficit*: il trasporto urbano e extraurbano su gomma incassa circa il 35 per cento dai biglietti e al 65 per cento è a carico del sistema; le Ferrovie hanno un fondo di dotazione di qualche miliardo (non sono riuscito a trovarlo nel bilancio, sarà criptato). Sul sistema del trasporto aereo, si potrebbe decidere (se si potesse, e bisogna vedere chi finanziare) che ha un *deficit* annuo: lo hanno gli aeroporti e le compagnie, Alitalia o le altre, ma potrebbe averlo. È un suggerimento su un quadro da cui partire, che riguarda le infrastrutture in Italia: mentre siamo qui, i ponti e le gallerie continuano a deteriorarsi, probabilmente avvengono altri fatti, il debito aumenta e la società ha un *welfare* insostenibile.

Nel decreto che ci accingiamo ad approvare, legiferiamo anche sugli interessi dei 400 milioni (con tasso Euribor, più 1000 punti, ma quali che

siano, saranno restituiti): lasciamo perdere, faranno la fine dei 900 milioni e dei 300 milioni del passato.

Il bilancio dell'Alitalia è suddiviso in diverse parti, con la *bad company* e la compagnia attiva (non presente per alcuni anni): se però si analizza quello che si ha, secondo la relazione dei commissari, presenta sicuramente sprechi (consulenze e viaggi a vuoto di piloti che si trasferiscono), un fatturato che non cresce, una perdita e un debito di 920 milioni che però, se ci fosse un attivo, non sarebbe insostenibile.

Ci sono probabilmente costi anomali sui *leasing*, qualche situazione che non funziona ed esuberi: si tratta di problemi che vanno affrontati, altrimenti il personale invecchia, perché non si possono fare assunzioni, ma sono i rapporti rispetto alle altre compagnie ad essere a dir poco anomali; la questione va affrontata una volta per tutte, anche se è antipatica.

Qualche partito parla di nazionalizzazione e lo stesso discorso varrebbe per Autostrade per l'Italia: lasciamo perdere, ci siamo già passati. Qualcun altro parla di fusione con Ferrovie dello Stato, che funzionano: grazie all'idea di qualcuno (Governo Berlusconi e amministratore Moretti) si è fatta l'alta velocità, altrimenti saremmo a zero anche lì; ma non fondiamo con Ferrovie, lasciamole funzionare.

Ci sono commissari, e un *management* in generale in Alitalia, che devono essere all'altezza, diversi. Non leggo dichiarazioni da parte degli altri soci: vorrei che Atlantia - chiamata in causa per costituire la cordata, con una partecipazione di circa il 10 per cento - Poste italiane, Intesa Sanpaolo o Unicredit si esprimessero sulla vicenda. Leggo poi dagli atti della Camera - non lo sapevo - che una senatrice tesse le cordate, per conto del Governo o del Ministro, ma non ho capito bene in base a quale delega: credo sia irrituale e fuori da qualsivoglia possibilità di comprensione da parte di coloro che vogliono essere i puritani della politica, i censori degli altri; non va bene, non esiste che un senatore o una senatrice si mettano a tessere le cordate; lo faccia chi ci capisce ed è delegato.

Le proposte sono: sistemare i conti (c'è poco da fare) e il personale (*idem*); avere un *management* adeguato; cercare una cordata su un bando con condizioni certe, trasparenti e assolute; stanziare subito i 400 milioni a perdita nel bilancio dello Stato, magari finanziandoli con il risparmio sul reddito di cittadinanza (ci sta); oppure fallire come ha fatto Swissair qualche anno fa, per poi ripartire nuovamente. Tuttavia, oltre a queste proposte non si va e non c'è niente di concreto: in questo modo, però, tra sei mesi o un anno saremo di nuovo qui a parlare di proroga dei 400 milioni e di altri fondi di cui si necessita.

Questo è il nostro parere: Forza Italia si asterrà per correttezza e mi adegua, per senso di responsabilità. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*).

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

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, signori membri del Governo, onorevoli colleghi, ci troviamo ancora una volta ad affrontare le problematiche inerenti alla nostra compagnia di bandiera, se ancora possiamo

definirla così, Alitalia: da un lato, vedono l'intero arco parlamentare in accordo sulla necessità di non lasciarla a un destino più volte segnato; dall'altra, ci vedono perlomeno dubbiosi sul percorso proposto, che stiamo affrontando.

Il decreto-legge in se stesso non dice molto, ed è questo che preoccupa: è solo un grido d'aiuto per poter proseguire nel cercare una risposta per la ristrutturazione e il salvataggio; è un procrastinare i termini per il fallimento delle vostre trattative. Ma diciamolo, ci saremmo aspettati di più: paletti più stringenti e chiari al nuovo commissario, fortemente voluto dai colleghi, ovvero dalla collega 5 Stelle.

Era chiedere tanto che il commissario in audizione rispondesse in maniera inequivocabile alle domande poste? Erano domande semplici su futuro dei lavoratori, rilancio, nodi critici, costi superflui, costi da tagliare, ridefinizione dei *leasing* sugli aeromobili, considerazioni su rotte e collegamenti essenziali nei territori non raggiunti dall'alta velocità e piano per l'intermodalità: insomma, nuovi investimenti e tagli ai costi superflui.

Per contro, lo spirito con cui ci siamo posti in Commissione, dove sono stati approvati ordini del giorno del nostro Gruppo, che impegnano il Governo a salvaguardare i livelli occupazionali e a non ridimensionare la flotta, è questo e lo stesso ci saremmo aspettati dal presente decreto-legge.

Non ci siamo limitati alla mera conservazione, ma abbiamo guardato oltre, chiedendo un impegno con interventi e iniziative per l'efficientamento degli scali lombardo-veneti in vista delle Olimpiadi del 2026. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

È vero che il ministro Patuanelli ha dato rassicurazioni, ma, se si ha in mano il destino di Alitalia, dei suoi dipendenti, dell'indotto e del *business* del turismo italiano, mi aspetto che anche dopo poco più di un mese la situazione sia stata ribaltata come un calzino e analizzata, ma la verità è che è in stallo e non è stata presa in mano, così come le altre crisi aziendali sul tavolo del Ministero; siamo fermi al palo. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Non dico si abbia la soluzione ad una crisi complessa, ma che tra il Ministro e il commissario si snocciolino numeri, dati statistiche e possibili vie d'uscita: invece, il nulla; si sta aspettando che il coniglio volontariamente esca dal cilindro.

Auspicavo idee chiare sulla tutela dei lavoratori, un no secco agli esuberanti e rassicurazioni sull'indotto, come pure sul fatto che i comparti *handling*, *aviation* e manutenzione non diventino uno spezzatino, perdendo competenze preziose. Ho sentito invece racconti molto vaghi, reperibili su qualsiasi giornale o anche in una discussione al bar, e parlare esclusivamente di nomine e reperimento di risorse umane per la dirigenza a tempo determinato.

I tempi sono stretti: nel decreto-legge è indicata una data per la restituzione del prestito ponte, il 31 maggio, ma è impossibile che si rispetti e già ora viene definita dallo stesso commissario come inattuabile. Il Governo allora non ci prenda in giro: il 31 maggio, se così fosse, sarebbe il giorno della chiusura di Alitalia. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Si indichino date e soluzioni serie e ben chiare, non si perdano mesi preziosi solo alla ricerca di risorse umane per fare nomine, che magari sono già presenti all'interno della compagnia, la conoscono, sono già stipendiate e vanno solo valorizzate. Si pensi a un piano di rilancio, non di liquidazione, per essere competitivi sul

mercato e ad avere parità di condizioni e opportunità per Alitalia rispetto alle altre compagnie aeree.

Anche in questo caso, come per Ilva, Autostrade e TAV, passando per le politiche fiscali e di sviluppo, ci troviamo di fronte alle contraddizioni di questo Governo, che sta accumulando i problemi irrisolti e li rimanda perché le visioni sono diverse, ma le poltrone sono da tenere. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*. Abbiamo due Ministri che indicano due strade diverse, neanche parallele: dovete andare dal gommista a fare una convergenza, così non se ne esce! Il ministro De Micheli dichiara di non escludere il controllo straniero, mentre il ministro Patuanelli - quando all'articolo 5 del provvedimento viene tolta la possibilità di conversione degli interessi maturati in quote societarie - rilancia il coinvolgimento dello Stato e auspica quello di Ferrovie dello Stato. Pertanto non vi è nulla di preciso, però non stiamo giocando, si tratta del futuro di migliaia di famiglie: basta giochetti!

Una volta questa compagnia era l'orgoglio dell'Italia. Servono una svolta e una visione a lungo termine, non a tempo determinato. Bisogna iniziare a prendere coscienza che i tempi sono stretti e che governare non è rimandare in continuo, ma decidere e prendersi le proprie responsabilità.

Alitalia - come la vicenda Ilva, le tassazioni fantasiose, le regole e le norme non certe, che cambiano e fanno scappare gli investitori (si pensi solo che Coca-Cola si trasferisce in Albania grazie alle politiche fiscali del Governo) - è il simbolo di come state portando avanti il Paese, con incapacità, irresponsabilità, indecisione e incompetenza. Secondo voi, di fronte a questa gestione dei problemi e nell'incertezza, quale investitore è disposto a portare capitali e lavoro per il rilancio dell'Italia? Ve la do io la risposta: nessuno. *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*.

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

VONO *(IV-PSI)*. Signor Presidente, onorevoli senatrici e senatori, signor rappresentante del Governo, la conversione in legge del decreto-legge n. 137 del 2019 cui oggi ci apprestiamo, dopo un approfondito esame e un'ampia discussione in Commissione, è interessante per tutto il Paese, considerata la cronicità della crisi della nostra compagnia di bandiera, che da troppi anni vive una condizione di grave difficoltà gestionale e finanziaria.

Con il decreto-legge in esame, tenuto conto del fatto che non si riescono a definire in tempi rapidi le procedure di cessione dei complessi aziendali, si interviene introducendo misure volte ad assicurare una continuità del servizio svolto in amministrazione straordinaria. Infatti, confermando il prestito di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, precedentemente previsto dal decreto fiscale, si consente di apportare modifiche necessarie riguardo alla procedura di amministrazione straordinaria e ai poteri dell'organo commissariale per salvaguardare l'operatività della società.

Nel decreto-legge si fissa pertanto la scadenza del 31 maggio 2020, entro cui si dovrebbe arrivare alla definizione della procedura di cessione. Proprio all'interno di questo percorso di definizione del programma, è opportuno che il commissario appena nominato, avvocato Leogrande, indicato dal

Ministero dello sviluppo economico nel dicembre 2019, intervenga in discontinuità col passato, redigendo un vero e proprio piano di riorganizzazione ed efficientamento strutturale e aziendale, che rilanci la compagnia.

Infatti, pur essendo necessaria, allo stato dei fatti, la concessione di un ulteriore prestito, questo non può essere ritenuto sufficiente per un effettivo rilancio della compagnia ed è quindi opportuno che si intervenga in maniera efficace, avviando contemporaneamente un programma di investimenti che consenta ad Alitalia di competere in modo adeguato sul mercato. Non è un mistero per nessuno che oggi la nostra compagnia copre solo l'8 per cento del traffico internazionale da e per l'Italia e che, proprio alla luce di questo, non si può più procrastinare l'avvio di un programma di investimenti che riesca a rendere i servizi offerti da Alitalia concorrenziali sul mercato mondiale.

È impensabile credere ancora che si possa far fronte a una crisi aziendale che ormai perdura da anni, limitandosi a impegnare risorse e spendere somme ingenti. Infatti, ora stiamo parlando di 400 milioni di euro, ma non possiamo dimenticare che con i decreti-legge 24 aprile 2017, n. 50, e 16 ottobre 2017, n. 148, sono stati destinati ben 900 milioni di euro in totale e che negli ultimi quindici anni circa, sono state dedicate alla vicenda Alitalia risorse pari addirittura a quasi 9 miliardi di euro.

A fronte di queste somme, che quindi possiamo definire non di rilancio, ma di assistenza (considerato che hanno garantito solo una mera sopravvivenza della compagnia aerea, senza farla uscire dalla crisi), è un paradosso leggere i dati di traffico del 2018 pubblicati dall'ENAC, i quali indicano invece un incremento del traffico dei passeggeri sul territorio nazionale dal 2010. Ciò a riprova del fatto che le risorse finanziarie stanziare, se non accompagnate da una pianificazione degli investimenti, volti non solo a garantire la durata, ma a migliorare la qualità dei servizi, non possono essere inquadrate nell'ottica di misure sufficienti.

Bisogna allora lavorare tutti verso l'obiettivo unico di un piano industriale di sviluppo rivolto alla crescita e alla sostenibilità economico-finanziaria della compagnia. Occorre un piano credibile, che prenda spunto dalle potenzialità di profitto del contesto aziendale attuale, quindi con una maggiore attenzione verso i settori di volo e manutenzione, i servizi per l'assistenza a terra, agli aerei e ai passeggeri e quelli tecnici e amministrativi, affinché Alitalia possa essere considerata un'eccellenza del nostro Paese con risonanza internazionale.

Tutto questo, però, non può prescindere da un'alleanza commerciale con altre compagnie e altri Paesi che condividano i nostri obiettivi di rilancio e sviluppo. A questo punto, ci preoccupa il fatto che alcune compagnie importanti, pur essendo disponibili a un dialogo per una *partnership* commerciale, non lo siano però a investire e che altre società operanti nel settore delle infrastrutture, forse per diverse questioni, vengano tenute fuori dai possibili accordi finanziari e commerciali. Ci preoccupa anche che la possibilità di una cordata con Ferrovie dello Stato Italiane, indipendentemente dal merito degli eventuali accordi, non abbia avuto alcun seguito, per assenza di indicazioni da parte del Governo sulla partecipazione alla vicenda Alitalia.

Il ministro Patuanelli, con molta onestà intellettuale, non ha garantito la risoluzione della vicenda nei mesi previsti dal provvedimento, ma in Commissione abbiamo ascoltato anche il commissario, avvocato Leogrande, che non ha illustrato in modo completo ed esaustivo la situazione ereditata dai precedenti commissari (forse anche perché in carica da poco tempo) e non ci ha nemmeno dato modo di intendere, nella breve relazione esposta, la sua idea di piano strategico d'intervento.

Al contempo, però, siamo convinti che ci saranno altri incontri nel corso dei mesi di lavoro e pensiamo che il commissario, con l'aiuto del nuovo direttore generale (che in realtà non è nuovo del settore, in quanto *ex* dirigente di Alitalia durante la gestione Cimoli e direttore generale di Blue Panorama Airlines), potrà realizzare un piano industriale quantomeno credibile: purtroppo, a oggi esistono solo ipotesi di soluzione che non danno garanzie di stabilità.

Intanto, secondo i dati disponibili, risulta che Alitalia abbia chiuso il periodo estivo del 2019 con una flessione rispetto al 2018, evidenziando una perdita di 600 milioni di euro rispetto ai 3 miliardi di ricavi.

È un vero dispiacere constatare che la nostra compagnia aerea, che ancora può essere considerata eccellente a livello europeo per sicurezza, manutenzione e affidabilità, non riesca più ad essere competitiva sul mercato, malgrado le risorse investite.

È dunque importante che il Governo intervenga con scelte serie e ponderate sugli aeroporti nazionali, che tengano conto del presente e del futuro di Alitalia, per evitare il ripetersi di sprechi, senza individuare un piano industriale strategico. Non si può pensare ad un piano nazionale sugli aeroporti, indicato come priorità nelle attività del ministro De Micheli, senza considerare al suo interno la vicenda Alitalia; ugualmente, non si possono ignorare i 9 miliardi di euro spesi nel corso degli anni in totale assenza di soluzioni concrete.

Italia Viva, pur con mille perplessità sulle modalità di gestione della vicenda e soprattutto esprimendo contrarietà a ipotesi di nazionalizzazioni, che peraltro risulterebbero anacronistiche, sosterrà la conversione del decreto-legge in discussione, nell'unica ottica della ripresa e della continuità del servizio di Alitalia e nel pieno rispetto degli impegni assunti con la rappresentanza parlamentare, vigilando sulla concreta attuazione del piano di rilancio della compagnia, per garantire il mantenimento dell'unitarietà operativa dell'azienda e i livelli occupazionali e salariali del personale attualmente impiegato. *(Applausi dal Gruppo IV-PSI).*

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

RUFA (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, colleghi senatori, ci troviamo a discutere di come salvare un monumento nazionale, l'Alitalia: con un'Aula e soprattutto con i banchi del Governo così vuoti *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)*, si capisce quanto ci tenete; o forse preferite non essere in Aula per la vergogna.

Alitalia è un vanto e una fonte di lavoro, diretto e indiretto, per attività che lasciano soldi e futuro in Italia. Oggi purtroppo il marchio è stato gestito

tanto male dar non risultare più tra i migliori *brand* nazionali. Nel 2008 vi è stato un risanamento costruito sul licenziamento di circa 10.400 dipendenti e nel 2017 vi sono stati altri 980 esuberanti: se il piano strategico è questo, credo non ci sia bisogno di un commissario straordinario o addirittura di tre. In trentadue mesi di commissari straordinari scelti dal PD, abbiamo avuto 900 milioni da spendere, ma nessun progetto. Attendiamo ancora il resoconto e soprattutto il regolare tornaconto contrattuale: pare infatti che il loro regolare e giustificato compenso sia di circa 10 milioni, ovvero 3,3 milioni ciascuno.

Oggi ci affidiamo ad un solo commissario straordinario, uno esperto: se così è, auspico comprenda che la causa dei *deficit* di Alitalia non sono gli attuali 11.000 dipendenti, che hanno già dato, e troppo; i dipendenti Alitalia pertanto non si toccano. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Speriamo inoltre che l'Europa non impartisca multe per eventuali infrazioni, ma Alitalia è costata così tanti sacrifici economici agli italiani che a qualsiasi giustificabile costo cercheremo di proteggerla (pare che anche i neonati abbiano pagato una quota di 145 euro per Alitalia fino ad oggi).

In 8ª Commissione abbiamo audito il commissario straordinario Leogrande, che avrà 400 milioni da gestire in sei mesi, con l'arduo compito di risanare e ristrutturare Alitalia, assicurandone la continuità di servizio. Questo Governo sa come farlo? Ha strategie? Con alleanze, vendita o svendita e magari mantenendo una partecipazione statale piccola, considerevole o nulla? Qual è il progetto che sperate diventi realtà? Quali i vostri ravvedimenti? Regolerete e controllerete i fondi regionali per le *low cost*? Portano sì turisti in Italia, ma i soldi vanno fuori. Avete intenzione di allineare i costi nel contratto di programma, ancora in deroga? Quali sono le decisioni per *slot* e frequenze?

Voi del MoVimento 5 Stelle condividete le scelte fatte dal PD come quelle sugli *slot* su Londra Heathrow, l'aeroporto più grande d'Europa? Sapete che avremmo potuto riappropriarcene, come da contratto, ma li abbiamo "stranamente" svenduti ad Ethiad, con la sottoscrizione da parte di Montezemolo per Alitalia e di Hogan per Ethiad?

Si ipotizzano perdite per 300 milioni, anche se le perizie ne indicano solo 60. Comunque sia, è stata una scelta dannosa economicamente, o no? Spero facciate tesoro di errori, come l'acquisto poco strategico di un unico esemplare, l'aereo Boeing 777-300 che, anche se utilizzato, non ammortizza i costi di configurazione e addestramento. Reinserezte il Fondo di Solidarietà? Rivendicate la scelta della cassa integrazione straordinaria, come già per i 1.400 dirigenti, per risparmiare 50 milioni e poi chiedere consulenze con parcelle incontrollate?

Chiedo al Governo PD di spiegare perché si è permesso il passaggio dal sistema di gestione e prenotazioni di terra Arco (*Automatic reservation and communications*) - italiano - rimasto quindi obsoleto, al cospetto di un sistema indipendente (SABRE, *Semi-automated business research environment*), imposto da Ethiad. Anche qui il costo per Alitalia è di circa 57 milioni di dollari, più 30 per le *fee*. Spero sia fondamentale anche per voi rinegoziare i diversi e continui contratti di *leasing*.

Comunque a maggio ci ritroveremo di nuovo a parlare del problema Alitalia. Spero ci venga rinfacciata un'orgogliosa soddisfazione da parte del

Governo. Al contrario, guai al PD a dare colpa al MoVimento 5 Stelle per le scelte del passato e guai al MoVimento 5 Stelle a dare le colpe al PD per le scelte del passato. Le darete poi ovviamente alla Lega, ma il passato di domani è oggi e qui, è il presente. A maggio vi troverete a parlare di nuovo di problemi, mentre oggi avete l'obbligo di dare certezze e risposte.

Mi auguro però che oggi non facciate *spot* del tipo «si inizia a volare», perché qualcuno che sognava di fare lo *steward* si è già schiantato, o peggio, ha fatto schiantare Alitalia (metaforicamente parlando, ovvio). (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Nel 2014-2016 sul caso Alitalia all'imbarazzante spocchia dello *steward* Renzi si allineavano pedissequi i Ministri corresponsabili di una delle più brutte figure che si ricordino: Gentiloni Silveri, Pinotti, Calenda, Delrio e Franceschini; perché nomino questa combriccola del Partito Democratico con cui oggi il MoVimento 5 Stelle governa? E allora, sì, allacciate le cinture, perché, se fossero veri questi dati (5.500 euro per *film*, 30.000 per documentari, 43.000 per la musica, 480.000 per Medusa Film, 94.000 dollari al mese per Twitter e Facebook, più di 1,5 milioni per cuffiette supertecnologiche e, come dimenticarlo, il preventivo - solo un preventivo - per una camera da letto in un aereo), si tratterebbe di fatture per oltre 5 milioni: spero non sia vero, però si dubita su un capitolo di spesa speciale chiamato *in-flight entertainment* (IFE) per l'hollywoodiano vizio. Il Movimento 5 Stelle ricorda comunque di quale aereo parliamo, pagato con i soldi di Alitalia? L'Air Force Renzi, mai decollato, voluto e comprato dai dirigenti, come ammesso addirittura dai suddetti: Renzi ed i suoi volevano decollare con un aereo comprato in *leasing* per otto anni e costato circa 168 milioni di euro più *optional*, non fate finta di non sentire ora; il più grande *flop* industriale di Ethiad, pagato dagli italiani 26 volte la cifra, che poi sarebbe pure ritornato nelle sue mani e pare che il tutto si trovasse in un contratto firmato con la società Uhtl, con sede alle Cayman, che era segreto (anche per la vergogna, a mio avviso).

Il Governo Lega-MoVimento 5 Stelle tronca a «soli» 50 milioni il contratto che, come Di Maio diceva orgoglioso, aveva quattro salatissime voci di spesa: *leasing* (81 milioni), manutenzione (31 milioni), *handling* (12 milioni) e addestramento (4 milioni); da aggiungere poi la riconfigurazione e la speranza comunque che non vi siano penali per il ricorso della stessa Ethiad.

Di Maio e Toninelli dicevano di Renzi e del Partito Democratico: «l'esempio dell'arroganza e del potere che abbiamo mandato a casa il 4 marzo 2018» (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*); «il senso di frustrazione e rabbia sono enormi», dicevano; e continuavano, come due comici: «mi sembra che al Governo ci fosse un certo Matteo Renzi»; «sto' genio di Renzi si comprava un aereo da 150 milioni di euro; se non è cambiamento questo?»; e continuavano «*Bye bye*, Renzi; oggi chiudiamo un buio capitolo della nostra storia». Beh, lo avete riaperto!

Cari membri del MoVimento 5 Stelle, non arrostite nemmeno un po' nel ricordare ciò che avevate promesso agli elettori? Non vi vergognate più del volo di Stato di Renzi, costato ad Alitalia 150.000 euro per andare a vedere la finale degli US Open tra Pennetta e Vinci?

Signor Presidente, concludo preferendo ricordare che l'Italia, grazie ad Alitalia, rappresenta nel mondo l'eccellenza, la solidarietà e l'italianità. Rappresenta l'eccellenza, perché 1.200 tecnici svolgono attività per garantire efficienza alla flotta: nei quattro *hangar* dell'*hub* di Fiumicino e nei 33 aeroporti l'alto livello di *performance* e affidabilità è riconosciuto a livello internazionale per più di 110 compagnie; rappresenta la solidarietà per la divisione cargo della compagnia italiana per la fornitura di medicine e umanitaria e l'italianità per il *made in Italy* nel trasporto.

La Lega, in conclusione, per tutto quanto detto, non può sostenere tale disegno di legge, non avendo potuto conoscerne programmi e strategie. Non crediamo che questo Governo PD-MoVimento 5 Stelle ce la possa fare e possa affrontare con lealtà di intenti il progetto Alitalia, con politici che, pur di rimanere seduti e incollati alla poltrona, dimenticano offese e dicotomie strategiche. Avete dimenticato anche il *question time* di un anno fa, nel quale la senatrice Lupo spalleggiava Di Maio, che dava del «narcisista» a Renzi, e i senatori Faraone - che non vedo - e Bellanova - addirittura Ministro - rischiarono di far sospendere la seduta di Assemblea per le continue e maleducate interruzioni?

Noi della Lega a maggio possiamo continuare a chiedervi che fine hanno fatto queste spese. Attenti, colleghi del MoVimento 5 Stelle, perché lo *steward* Renzi diceva: piaccia o non piaccia, a me piace correre e da solo. Non si sa dove voglia andare, ma sicuramente non è più nella direzione in cui vogliono andare gli italiani. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az. Congratulazioni*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto a nome dell'Assemblea i docenti e gli studenti dell'Istituto professionale industria e artigianato «Enrico Bernardi» di Padova, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665 (ore 10,42)

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

FERRO (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, signori del Governo, ci troviamo oggi in una situazione per certi aspetti imbarazzante.

Parlare di questo decreto-legge senza citare l'altro tema all'ordine del giorno per iniziativa della senatrice Lupo, la delega al Governo per il trasporto aereo, disegna l'allarmante politica industriale del Governo. Oggi interveniamo per l'ennesima volta per dare un effetto placebo a una compagnia già decotta e tecnicamente fallita.

Il trasporto aereo nel nostro Paese obiettivamente anche per colpa dei Governi precedenti non si è adattato, all'entrata in vigore dei tre pacchetti che la Comunità economica europea aveva introdotto nel corso degli anni Ottanta e Novanta. Ancora oggi in quest'Aula si parla di compagnia di bandiera, ma

non esistono più le compagnie di bandiera (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*): oggi si parla di compagnie comunitarie.

Signori del Governo, colleghi e colleghe, oggi la competizione non è tra questa compagnia e un'altra, ma tra un sistema e un altro. Analizziamo il nostro: i dati di traffico del 2019 dicono che 193 milioni di passeggeri hanno volato nel nostro Paese. La concentrazione principale - non può che essere così - è sui sistemi di Milano (con 35 milioni), Roma (49 milioni) e Venezia (14); siamo oltre il 70 per cento dell'intero trasportato su sistemi aeroportuali.

Per avere come riferimento sistemi aeroportuali competitivi, citiamo Francoforte, che da sola fa 80 milioni di passeggeri all'anno - il più grosso sistema italiano ne fa 49, tanto per dare alcuni parametri - con una compagnia che non è l'Alitalia, ma Lufthansa.

Ora, quando Francoforte è arrivata a saturazione, è stato creato il secondo *hub* a Monaco di Baviera: siamo sui 50 milioni di passeggeri, ancora superiori al massimo dell'*hub* italiano che fa più traffico, ossia Roma.

Come siamo messi nel nostro Paese? Abbiamo due mini-*hub*: Roma, con 49 milioni di passeggeri, e Malpensa. L'*hub* - per chi capisce un po' di trasporto aereo - è il centro di un sistema che viene alimentato da aeroporti satellitari. Uno dei nostri due mini-centri è fuori dal baricentro, perché Malpensa è dappertutto fuorché al centro di un *hub*.

Non sono state fatte negli anni scelte di politica industriale precise. Si è sbagliato obiettivamente nel mantenere aperto, ad esempio, Linate e nel voler lanciare il mini-*hub* di Malpensa, con il risultato che le principali compagnie europee, in seguito alla terza liberalizzazione della fine degli anni Ottanta, hanno continuato - e continuano tutt'ora - a drenare traffico interessante, quello di prosecuzione: da Linate si va a Parigi, Londra, Amsterdam, Francoforte e Madrid, da dove poi si prosegue. La nostra sgangherata compagnia nazionale, Alitalia, non riesce a essere competitiva a trecentosessanta gradi e su tutti i fronti rispetto a queste compagnie. Ci vogliono alleanze, ma le abbiamo fallite tutte: tutte quelle fatte negli ultimi anni da Alitalia sono state un fallimento. Attualmente Alitalia brucia 700.000 euro al giorno, ogni giorno che Dio manda in terra.

Signori del Governo, mi aspettavo che oggi ci fosse la signora Ministro. Infatti, al di là del cinguettare dalle televisioni sui dati delle elezioni in Emilia-Romagna, avrebbe dovuto dirci quali intenzioni ha su Alitalia e dove ci vuole portare. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*). Anche questi 400 milioni di euro che stiamo assegnando ad Alitalia, senza un piano industriale e un disegno, sono soldi buttati nel pozzo.

Va bene l'analisi storica sui danni causati dal collateralismo che c'è sempre stato in Alitalia (lo citava prima il mio collega Perosino), ma attenzione: bisogna fare scelte di politica industriale precise e drastiche. Per far ciò, signor Sottosegretario, è necessario un piano nazionale dei trasporti attualizzato, puntuale e preciso, altrimenti non facciamo niente. Il sistema dell'intermodalità dev'essere disegnato e devono essere indicati obiettivi e risorse. Se facciamo un disegno organico - che allo stato non c'è - molto probabilmente ci riusciamo.

Il collega Perosino ricordava il caso della Swiss Air, la compagnia di bandiera della Svizzera: dalla sera alla mattina, quando ci si accorse di essere

fuori mercato, si decise un'operazione drastica e la si fece. Vi fu qualche sommosa, chiaramente, perché non può essere tutto impunito in quel Paese, ma la cosa si risolse. Cito Sabena NV, per chi l'avrà dimenticata, la compagnia di bandiera del Belgio, altra situazione importante.

L'ultimo grande *manager* di Alitalia che ricordi si chiamava Domenico Cempella: lui sì che ci aveva visto giusto; fece un'alleanza con una compagnia omogenea, la KLM, con cui potevamo solo essere complementari, senza vassallaggio dell'una nei confronti dell'altra, ma fu mandato via. Quella era la strada giusta in passato. Oggi siamo fuori mercato: qualsiasi soluzione attuiamo, non porta alcun risultato concreto nel medio e lungo periodo; la politica dei trasporti dev'essere ridisegnata, in particolare di quello aereo.

Nulla si dice nel decreto-legge né di quest'anno né delle prospettive a breve e medio periodo dell'Alitalia.

Ci sono contratti di *leasing* che scadono e non vengono rinnovati, per una compagnia con 110 aerei, una decina dei quali utilizzati per i voli intercontinentali. Dove volete che andiamo, per essere competitivi con i grandi *player* internazionali, con dieci aerei, buona parte dei quali in *leasing*, che fanno le tratte intercontinentali? Lo chiedo a chi capisce di politica del trasporto aereo. Ci alleiamo con la Lufthansa, signor Sottosegretario, che ci ha fatto capire in tutte le lingue che non è interessata se non al traffico del Nord Italia, che è di prosecuzione e già viene alimentato, sugli *hub* di Francoforte e Monaco, da Milano Linate, Venezia, Torino, Bologna e dai principali aeroporti del Nord Italia? Non mi sembra neanche che Delta sia interessata all'Alitalia (signor Sottosegretario, la prego di prestare attenzione, almeno lei).

Sulla politica dei trasporti della compagnia dovete dirci qualcosa, e mi dispiace che non ci sia il senatore D'Arienzo, altrimenti questa decretazione d'urgenza, al di là della legittimazione che avete voluto dare a questo modo di fare, sicuramente non ci porta da nessuna parte. Un sistema è competitivo quando è interconnesso e le varie modalità - trasporto aereo, ferroviario e marittimo - in un certo senso dialogano tra loro. Ne abbiamo di strada fare: noi da parte nostra, non faremo mancare il nostro contributo, ma navigando a vista come stiamo facendo, senza una rotta, una politica chiara e risposte concrete, anche l'incarico che avete voluto dare al commissario straordinario rischia di essere un fallimento annunciato.

Non si potrà dire a noi dell'opposizione di non avervelo detto: è chiaro che se la politica del trasporto aereo - lo dico ai colleghi del PD - ce l'ha in mano la senatrice Lupo, tra gli altri (anche se il suo è un contributo), non andiamo molto lontano. Signori, è una politica troppo delicata per essere lasciata in mano a dilettanti. Buon lavoro. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*).

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

CIRINNÀ (PD). Signor Presidente, cari colleghi, il decreto che ci apprestiamo a convertire muove un primo passo importante nella direzione del risanamento di Alitalia, e non mi sentirete usare nessun'altra parola se non questa. Ne ho sentite di ogni genere, ma Alitalia merita rispetto e i suoi lavoratori meritano dignità. Di questo stiamo parlando, di un tentativo di risana-

mento. Vorrei precisare proprio questo, perché Alitalia rimane un vettore indispensabile per il Paese e un'azienda che comunque da oltre dieci anni è privata. Non mi va di rivangare il passato né di parlare di capitani più o meno coraggiosi: il coraggio ce lo dobbiamo mettere adesso, dopo aver sentito tante chiacchiere, per un sacco di tempo.

È un'azienda privata che da tempo attraversa una profonda sofferenza, di cui conosciamo le cause: perdite di gestione, erosione patrimoniale, incapacità di realizzare investimenti adeguati nell'espansione, mancato rinnovo della flotta (questo è vero, l'ho sentito dire adesso: pochi aerei obsoleti e con un *leasing* troppo costoso), incapacità di espansione e aumento della concorrenza. Ragioniamo proprio sull'aumento esponenziale della concorrenza dei voli *low cost*, perché anche su questo ci dobbiamo interrogare. A questo punto, si arriva comunque ad un'insufficienza strutturale, derivata da mancati e inadeguati collegamenti ferroviari dai maggiori aeroporti. A voi sembra possibile che le più grandi città italiane non siano collegate con gli aeroporti di Fiumicino o Malpensa dall'Alta velocità? Sono pochissimi i treni ad alta velocità che arrivano a Fiumicino: su questo dovremmo pretendere un investimento dalle Ferrovie. Siamo davanti ad una crisi industriale e una crisi industriale di questo genere ha solo due alternative, non ci sono infingimenti. Mi dispiace per l'assenza del Ministro e mi ascolti signor Sottosegretario, anche se capisco che lo *smartphone* è importante per tutti: una crisi industriale di questa natura ha solo due soluzioni, il risanamento, con un grande intervento pubblico diretto e coraggioso, oppure la chiusura.

Non mi sembra di aver sentito in alcun intervento l'ipotesi della chiusura, uno scenario cui non possiamo neanche lontanamente pensare e che non possiamo prendere in considerazione. Sarebbe un dramma, per i lavoratori e per il Paese e non possiamo permettercelo davanti ad altre gravi crisi industriali per le quali l'Italia soffre. L'unica possibilità è un intervento pubblico ampio, ragionato e approfondito: vanno resi sostenibili i vettori nazionali, garantiti e collegati, anche a lungo raggio.

Se questo è il quadro, uno Stato responsabile che ispiri la propria azione politica alla sana cooperazione tra settore pubblico e privato, nel rispetto della Costituzione, non può rimanere fermo. Non stiamo parlando di nazionalizzare l'Alitalia, né di sprecare soldi pubblici, ma di uno Stato responsabile che interviene per arginare i danni fatti dai privati (abbiamo il coraggio di dirlo?) e mettere al riparo un assetto industriale fondamentale per questo Paese, assicurandone il risanamento e il rilancio.

Ciò va fatto sostenendo gli investimenti necessari, ma anche e soprattutto tutelando il lavoro delle persone. La parola lavoro è presente nel primo articolo della nostra Costituzione: per fare questo è indispensabile attivare un vero e proprio piano industriale di lungo periodo - questione sulla quale tornerò, signor Sottosegretario - che rilanci e sviluppi l'azienda, garantendo piena occupazione e dignità dei lavoratori e delle lavoratrici.

Aprò e chiudo una breve parentesi, rivolgendomi ai colleghi che conoscono il territorio, in particolare di Fiumicino, e le tante famiglie di lavoratori di questa grande azienda che tra Roma e Fiumicino risiedono: per quanti anni i lavoratori di Alitalia sono stati considerati lavoratori privilegiati, pieni di *bonus*, come la macchina che li andava a prendere e li riportava, le ore di

riposo e addirittura la possibilità che qualche familiare li raggiungesse durante i lunghi, lunghissimi pernotti e permanenze all'estero? È un privilegio, secondo voi, poter gestire la propria vita privata o non guidare l'auto, dopo aver lavorato diciotto ore, mentre tutti i passeggeri dormivano? No, non lo sono. Probabilmente quest'argomento è stato un errore, fomentato volutamente contro i lavoratori e spesso usato anche contro i sindacati, gli unici ad aver difeso i lavoratori del comparto del volo.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 10,58)

(Segue CIRINNÀ). Ragioniamo su questo, perché la dignità del lavoro dipende anche da come le leggi tutelano i lavoratori. Certamente vanno anche potenziati gli ammortizzatori sociali, non la tengo come seconda opzione, ma in primo luogo c'è sempre e solo la difesa del lavoro, che deve rimanere una priorità, lavorando per il rilancio.

Il sostegno dell'occupazione delle lavoratrici e dei lavoratori di Alitalia può rappresentare un costo per la collettività? Sì, ma si tratta di un costo sacro come l'articolo 1 della Costituzione: «l'Italia è una Repubblica democratica, fondata sul lavoro» perché il lavoro è dignità per le persone.

È un bene, allora, che la Camera abbia emendato il testo del decreto-legge, prevedendo che il piano di risanamento debba per forza tener conto dei livelli occupazionali. Rispetto alla prima versione presentata alla Camera, si è intervenuti su un aspetto del decreto-legge che, secondo me, è davvero fondamentale: il tempo, sul quale non ho sentito dire molto negli interventi che mi hanno preceduto. Pensiamo davvero, signor Sottosegretario, che sei mesi siano un tempo adeguato per consentire alla gestione commissariale di organizzare un efficace piano di risanamento, usando le risorse messe a disposizione dal testo al nostro esame? Siamo proprio sicuri che sia economicamente ragionevole fissare un termine a maggio?

Come sapete, vengo da un'esperienza agricola. I contadini, in Toscana, dicono che dopo Ferragosto c'è Natale, ma dopo Natale c'è di nuovo Ferragosto: cosa possiamo fare da oggi fino a maggio, con queste risorse stanziare e con un piano di risanamento di così corto respiro? Penso che il Governo debba mettere mano con coraggio a tale termine e dare un respiro più lungo a questo decreto-legge. Sei mesi non bastano: metteteci mano nel milleproroghe; se ne fanno tante di proroghe inutili, facciamo questa, che invece sarebbe utile.

Sono stati fissati comunque alcuni passi importanti: uno su tutti, il passaggio al commissario unico: penso che sia giusto averlo, ma adesso bisogna dare ad Alitalia il respiro e per farlo - come ho già detto - bisogna avere tempo.

Credo però che ci sia un altro punto da sottolineare: se ci vuole tempo e abbiamo investito denaro pubblico, non dobbiamo abdicare alla funzione di controllo di gestione. Questo non lo devono fare né il Ministro, né il Ministero, né il Governo, ma neanche noi. Avendo investito denaro pubblico, dobbiamo dare un controllo di gestione. Questo per me è un punto fondamentale: è necessario vigilare con grandissima attenzione sulle strategie di riduzione dei costi e, in particolare, sul numero di aeromobili e sui rischi di esuberi.

Colleghi, davvero, non drammatizziamo il tema del personale, ne ho già parlato prima. Vi racconto che ho fatto un altro lavoro: mi sono fatta dare le buste paga di un lavoratore di Air France, di uno di Lufthansa e di uno di Alitalia. I nostri lavoratori costano meno di quelli delle altre compagnie europee, quindi fate sì che il costo del lavoro non sia una scusa per gli esuberanti. (*Richiami del Presidente*). Signor Presidente, so di avere dieci minuti, abbia un attimo pazienza con me.

Il tema vero è quindi l'efficienza di Alitalia, senza buttare colpe sulle spalle dei lavoratori. Pur con il rispetto e l'amicizia che ho per i colleghi De Vecchis e Rufa, che da tempo conoscono il lavoro che si fa a Fiumicino e gli atti del Consiglio comunale e delle Commissioni, dico loro sommessamente che, se non gradivano i commissari nominati dal PD, avendo governato per un anno e mezzo, avrebbero potuto dirlo ai loro ex colleghi di maggioranza e che li volevano cambiare.

RUFA (*L-SP-PSd'Az*). Non si poteva fare.

CIRINNÀ (*PD*). Avevate addirittura un primo ministro che voleva i pieni poteri, potevate almeno riuscire a cambiare due commissari. (*Commenti dei senatori De Vecchis e Rufa*). Comunque, va bene così.

Riprendo senza polemiche: l'azienda va risanata e rilanciata, sostenendo gli investimenti. L'obiettivo non può essere solo quello di renderla appetibile per una vendita o una svendita. Diciamocelo chiaro, sottosegretario Buffagni: non sono sicura che il commissario unico che avete nominato sia un bravo tecnico delle questioni aerospaziali. Mi sembra che anche la compagnia in cui ha lavorato prima sia in difficoltà: occhi aperti quindi e vigiliamo, ma non prepariamo la svendita, perché su questo il Parlamento vigilerà.

Suppongo che sia possibile - e questo è un suggerimento che lascio in conclusione, ringraziando il Presidente - che al Ministero possa essere affiancato un organo terzo, dotato delle professionalità opportune, che monitori costantemente il lavoro della *governance*. Abbiamo messo tanti soldi pubblici e la *governance* può ottenere risultati, ma pensiamo ad un controllo di gestione, di cui potrebbe farsi carico il Consiglio dei lavori pubblici, che ha competenze in materia di trasporti.

Spero di sbagliarmi sul giudizio sulla *governance*, di essere smentita dal tempo e che si possa fare un risanamento di Alitalia. Ricordo che Alitalia su alcune tratte garantisce la continuità (e penso ai colleghi sardi e ad alcuni siciliani). Le tratte interne non sono appetibili per le grandi compagnie straniere, quindi la funzione di Alitalia, anche nel garantire la continuità, va rispettata: è la bandiera del turismo dell'Italia nel mondo e comunque un importante tratto del nostro essere cittadini dell'Europa e del mondo. (*Applausi dal Gruppo PD e della senatrice Lupo*).

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

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, innanzitutto desidero dire alla collega Cirinnà che concordo con molti punti del suo intervento, tanto

che il suo mi è sembrato un intervento più di opposizione che di maggioranza, perché, effettivamente, ci troviamo sostanzialmente d'accordo su alcune tematiche da lei affrontate in maniera precisa, soprattutto in merito alla tempistica. È vero, infatti, che è ridicolo pensare di fare una proroga a maggio, con la necessità di una visuale più ampia e sotto gli occhi di tutti. Questo mi fa piacere, perché comprendo che, rispetto a tutta la maggioranza, il suo intervento inquadra molto bene la situazione economica e aziendale della società in esame.

Inizialmente non volevo intervenire. Ho chiesto, poi, la possibilità di usufruire di qualche minuto perché, come membro della Commissione bilancio, ci siamo trovati ieri a fare una valutazione sul testo. Io ho chiesto alcune delucidazioni, ma non sono arrivate, perché mi è stato chiaramente più volte detto che, all'interno della 5ª Commissione, si valuta solo se il provvedimento in qualche maniera interferisce sul bilancio dello Stato, appesantendolo o no, in poche parole. Pertanto, tutti i miei richiami a eventuali chiarimenti non hanno ricevuto risposta. E la risposta è l'Aula: per questo ho chiesto di poter intervenire. Magari non avrò quelle risposte che desidero, ma in ogni caso rivolgo nuovamente le stesse domande.

Stiamo parlando di una società la cui crisi parte da lontano, e parte da più di vent'anni fa. Questo non l'ho detto io, ma mi sono ben documentata. Andrea Giuricin, docente di economia dei trasporti dell'università Milano Bicocca, ha detto che le radici di questa crisi derivano da scelte sbagliate di oltre vent'anni fa. (*Brusio*).

Signor Presidente, capisco che i colleghi vogliano discutere, ma magari possono anche andare a farlo fuori.

PRESIDENTE. Colleghi, per cortesia, vi invito a seguire in silenzio la discussione.

FAGGI (*L-SP-PSd'Az*). Insomma, è sempre Alitalia. In questo momento, magari, se proprio avete delle cose di cui discutere, ci sono tante sale in questo palazzo enorme: una stanzetta la trovate.

Andrea Giuricin ha detto che la crisi deriva da scelte sbagliate di oltre vent'anni e, quindi, è difficile pensare possano oggi essere invertite. Il professor Intrieri, dell'università di Tor Vergata, ha poi focalizzato tre punti. Le tratte brevi e a media percorrenza; la concorrenza con compagnie *low cost*; i costi di manutenzione, che sono il 40 per cento in più della media del settore: sono le situazioni che incidono fortemente. E sono proprio queste le scelte sbagliate fatte vent'anni fa, che oggi trovano difficoltà a essere invertite.

Comincia la crisi aziendale. Nel 2017, con il Governo Gentiloni-Silveri, abbiamo le prime due *tranche* del prestito ponte: una da 600 milioni (decreto n. 50 del 2017) e successivamente un'altra di 300 milioni (decreto n. 148 del 2017). Ricordo, però, che il prestito ponte ha una sua particolarità: deve essere restituito in sei mesi, altrimenti si configura come aiuto di Stato. Prova ne è il fatto che l'*Antitrust* europea ha avviato un'indagine per verificare se questo prestito fosse un aiuto di Stato. Fatto sta che, anche se non si configurava come un aiuto di Stato, dal 2017 - oggi siamo nel 2020 - l'abbiamo prorogato per più di 3 volte. Non solo: abbiamo dato altri 400 milioni, un altro

prestito ponte che, all'interno del documento che ieri abbiamo analizzato, si configura sempre come un prestito. Ecco perché - mi spiace non sia presente la collega Cirinnà - ha sei mesi di tempo per essere restituito, perché altrimenti si riavvia nuovamente la procedura, non dovendosi configurare come aiuto di Stato. Quindi, abbiamo 900 milioni a cui se ne aggiungono 400 e il totale è 1,3 miliardi.

C'è, poi, all'interno del provvedimento, una norma che mi ha lasciata altrettanto perplessa. Mi riferisco al comma 5 del decreto-legge che modifica l'articolo 37, comma 4, del decreto-legge n. 34 del 2019. Il medesimo articolo autorizzava il Ministero dell'economia e delle finanze a sottoscrivere, nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi alla data del 31 maggio 2019 sul finanziamento a titolo oneroso, «quote di partecipazione al capitale della società di nuova costituzione cui saranno trasferiti complessi aziendali oggetto della procedura di cessione». Questo non c'è più. Con la proroga del prestito ponte c'erano ovviamente degli interessi, quantificati in circa 140 milioni. Sono sicura che lo ricorderete tutti. A questo proposito è stata costituita una *newco*, che cominciava a essere una sorta di involucro per poter traslare la nuova società che avrebbe dovuto accogliere il nuovo *asset* industriale. E, invece, questo non è successo. Tra l'altro, anche lo Stato partecipava. Visto che non è possibile avere indietro gli oneri che si producono, prendiamo le quote. Adesso, a fine gennaio 2020, ci troviamo un'erogazione di 400 milioni. Ho grande rispetto anche per il costo di pochi centesimi di una busta di plastica che uso per la spesa, ma 400 milioni per un'eventuale programmazione per arrivare a un *closing* finanziario o per una ristrutturazione aziendale sono una goccia nel mare, considerato che i 900 milioni sono stati già utilizzati. Ciò che abbiamo è solo una proroga del prestito, per cui quelli non ci sono più; abbiamo 400 milioni "freschi" che sono già stati usati per pagare gli stipendi del personale e un minimo di manutenzione; faccio presente che, se vengono giù gli aerei come i piccioni, abbiamo veramente seri problemi. Rispetto ai 140 milioni di oneri che si producono non abbiamo neanche più la società.

Ieri in Commissione, quando ho osservato che non abbiamo avviato neanche la *newco*, il Presidente mi ha detto che non era quella la sede; e invece era proprio quella, perché non solo non abbiamo le azioni nella nuova *newco*, ma addirittura non è stata neanche realmente avviata. Non c'è alcun programma in atto, nonostante il nuovo commissario ci abbia detto di non preoccuparci e di stare sereni, perché entro il 31 maggio tutto sarà messo a posto (chiedono solo una proroga); anche se il nuovo CEO, Zeni, smentisce la riduzione della flotta dichiarando che il lavoro è appena partito, una volta in dirittura d'arrivo si capirà bene l'insieme delle risorse che servono per operare in maniera affidabile.

Non sappiamo esattamente dove stiamo andando. Abbiamo una compagnia importante che ha seri problemi che si trascinano da oltre venticinque anni, che sono stati chiariti in diverse relazioni da autorevoli esperti che trattano di trasporti, e non dalla sottoscritta che può avere una contezza del sistema più o meno chiara. Eppure, sappiamo che talune questioni sono sul tavolo: le brevi rotte, le compagnie che fanno grande concorrenza, la manutenzione.

Molti dipendenti non sanno esattamente che fine faranno perché sono in cassa integrazione; sono riusciti ad avere una proroga, ma prima o poi finirà; abbiamo poi il commissario straordinario e il CEO che dicono di stare tranquilli. Grandi compagnie come Lufthansa si sono sfilate dicendoci che, così com'è la situazione, non ne vogliono sapere. Mi auguro veramente che non sia questo l'ennesimo tentativo di tergiversare perché non si sa che piano industriale attivare. Non si deve portare la compagnia sull'orlo del baratro e poi cederla a metà prezzo a qualcuno che terrà metà delle persone impiegate e le manderà in esubero, 750 le condonerà, anticipando i soldi per poi riaverli restituiti. In tal modo perdiamo la compagnia che batte bandiera italiana e la svendiamo nella maniera più becera che possa esistere.

È giusto che gli italiani sappiano tutto questo ed è altresì giusto che tutti coloro che lavorano in Alitalia, che magari ci stanno guardando e soprattutto rilevano l'attenzione di questo consesso in merito al grave problema in questione, sappiano che l'attuale Governo non ha ben chiaro dove andare. Il problema è vecchio e probabilmente qualcuno ha paura di pestare i piedini a quelli che l'hanno creato, perché in certe situazioni è sempre meglio essere dorotei per salvare tutto, capra e cavoli. Nel caso in esame, però, c'è una compagnia aerea che ha fatto la storia e che nel modo delineato non va da alcuna parte. E soprattutto è ridicolo sentir parlare di strumenti finanziari come il *closing*, che ha un suo significato. Ho avuto la fortuna di seguire un'operazione simile sempre nel sistema infrastrutturale che non ha portato a nulla. Allora si trattava di una strada, che è ferma; l'aiuto statale non è arrivato, lo Stato non ne vuole sentir parlare, la gente sta andando a casa ed è tutto fermo.

Nel caso specifico si tratta di una situazione molto più complessa e io mi auguro che, al di là delle parole, chi ha le redini in mano sappia prendere - per restare nell'ambito del tema in discussione - la rotta giusta, quella che riesce a far atterrare l'aereo in modo tranquillo e corretto. Me lo auguro con tutto il cuore perché, se si esamina soprattutto l'impostazione dei documenti che ci vengono sottoposti, c'è tutto fuorché chiarezza (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Messina Alfredo. Ne ha facoltà.

MESSINA Alfredo (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, gentili colleghe e colleghi, questo mio intervento odierno vuole essere una testimonianza.

Nel lontano 1973 ero direttore del controllo di gestione di Olivetti, un'azienda fantastica che contava 70.000 dipendenti per i quali era un sogno lavorarci. Nel 1973 successe un fatto molto grave: ci fu la crisi petrolifera, il prezzo del carburante esplose, l'incidenza sui costi del trasporto aereo passò dal 7 per cento al 28 per cento, l'Alitalia perse l'intero capitale. Allora l'azionista unico di fatto era l'Istituto per la ricostruzione industriale (IRI), che ricapitalizzò l'azienda, riversò 50 miliardi di capitale e assunse un *manager*, un certo Umberto Nordio, che aveva esperienze più marittime che di trasporto aereo, ma comunque era esperto di servizi.

Il dottor Nordio rimase quattordici anni in Alitalia, compreso tutto il periodo in cui c'ero anch'io. Mi contattò, nella vicenda del 1973, proponendomi di andare a lavorare in Alitalia, senza potermi garantire lo stesso stipendio che percepivo. Avrei beneficiato, quindi, di uno stipendio minore, che avrei accettato solo se avessi visto una sfida da affrontare.

Alitalia in quegli anni era - sì - un'azienda, ma forse era anche un'istituzione. Disponeva di 60 uffici sparsi per il mondo, che fungevano da consolato nelle varie città. Un cittadino italiano che si trovava - ad esempio - a Istanbul, trovava supporto presso Alitalia per risolvere problematiche locali.

Non accettai subito l'offerta del presidente Nordio, ma decisi di incontrarlo e mi rappresentò la seguente situazione: l'Italia era all'epoca un Paese con una domanda sufficiente di trasporto aereo, per la sua dimensione territoriale, per i suoi abitanti e le caratteristiche culturali che spingevano cittadini di altri Paesi a visitarci. Eravamo quindi nella fortunata condizione di avere la domanda assicurata. Gli aerei di cui potevamo disporre erano gli stessi dei nostri concorrenti; le spese aeroportuali erano le stesse pagate da tutti e il carburante, nonostante occorresse saper trattare sul prezzo, era una componente che non ci distingueva dagli altri. Quindi, avevamo un 60 per cento dei costi uguale a quello dei concorrenti.

Dovevamo gestire in maniera sapiente le risorse interne. I nostri parametri di impiego del personale dovevano essere comparabili con quelli dei nostri concorrenti. Il presidente Nordio mi disse, inoltre, che avrebbe fatto di tutto per non esporre Alitalia a influenze di alcun tipo da parte della politica, dei sindacati e dello stesso azionista. Egli era determinato in questo. Mi chiese se me la sentivo di riorganizzare la contabilità dell'azienda.

Per farla breve, accettai di andare a lavorare in Alitalia, dove rimasi quattordici anni, durante i quali abbiamo rinnovato la flotta (dai vecchi Caravelle e DC-9 siamo passati ad aerei più moderni) e ridotto il debito di molto. Nel 1988, quando lasciai Alitalia, distribuimmo 80 miliardi di dividendi. Questa era Alitalia, e cioè un'azienda sul mercato in forte concorrenza con le altre.

Pertanto, mi chiedo perché mai oggi ci stiamo orientando - lo rilevo dai discorsi fatti - verso un riabbellimento della società, come se dovessimo per forza di cose far entrare altri soci nel capitale perché incapaci di operare da soli. Le condizioni di cui parlava Nordio (aerei, flotta e costi) sono le stesse di oggi. Quindi, siamo sul mercato.

Perché l'Italia non può avere un suo vettore nazionale, che sia o meno di bandiera? Chiaramente le altre società fanno l'accordo con noi se possono ottenere qualcosa. In questo è caduta la politica: basta guardare gli accordi fatti. Poi ci lamentiamo che le altre compagnie vengono a rubarci il traffico, gli orari e gli *slot*.

Credo che oggi Alitalia abbia bisogno solo di un gestore, perché esistono tutte le condizioni affinché l'azienda possa vivere da sola in autonomia. Alitalia viene definita un monumento, ma in realtà è un'azienda che deve svolgere un servizio pubblico in maniera efficace, sicura e anche redditizia. Non può vivere sulle spalle dei contribuenti, ma deve sapersela cavare da sola. E ci sono le condizioni perché questo accada, ma bisogna saperla gestire con autonomia di giudizio.

Quando - ad esempio - si fa la scelta della flotta, una delle operazioni più importanti per una compagnia aerea (se una compagnia non ha la flotta giusta, ha poco spazio), non immaginate quante siano le pressioni perché si scelga un aereo anziché un altro, e la politica in questo interviene quasi sempre. Ci sono alcuni costruttori di aerei che, in caso di acquisto, propongono al vettore aereo una ricaduta in termini lavorativi, nel senso che fanno fare all'Italia parte dell'aereo o le assicurano altre attività. È chiaro che l'occupazione è sempre - e giustamente - un problema importante, ma a quel punto le pressioni, se subite, sono deleterie per l'azienda. Occorre quindi che chi si occuperà di Alitalia abbia sufficiente autonomia.

Dovete sapere che il trasporto aereo vive in uno stato di assurda concorrenza e di competitività esasperata, e ciò dipende non dalla follia dei gestori, ma dal fatto che i fattori della produzione sono tali da giustificare un determinato comportamento commerciale. Capite tutti che, se un minuto prima che l'aereo decolli, arriva un passeggero e paga un biglietto 100 euro, quei soldi rappresentano interamente un utile, perché l'aereo ha già pagato tutti i costi e, quindi, le compagnie vogliono quel passeggero e fanno una guerra all'ultimo sangue per accaparrarselo. Questo comporta politiche commerciali molto difficili.

Con il mio intervento voglio solo sottolineare il fatto che una compagnia aerea italiana può esistere ed essere autosufficiente nel nostro mercato. Quanto sento affermare in Commissione e in Aula, e cioè di fare azione di abbellimento della ragazza per non farla rimanere zitella, francamente mi lascia perplesso. L'Italia può avere un suo vettore, che sia di bandiera o no, ma deve essere capace di vivere con le sue forze, in autonomia, sul mercato. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*).

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

SANTILLO (*M5S*). Signor Presidente, colleghi, il MoVimento 5 Stelle intende contribuire al rilancio di Alitalia. Evidenze di mercato e i più attenti autorevoli osservatori economici ci confermano il momento favorevole del settore del traffico aereo, ancora oggi in espansione. Si registrano un forte dinamismo e un'intensa evoluzione delle politiche delle varie compagnie aeree, tutte alla ricerca del modo migliore di sfruttare le tante opportunità offerte dal mercato. Questo è il motivo per il quale non solo vale la pena, ma è anche doveroso lavorare al rilancio della nostra compagnia di bandiera. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Il contesto esterno, in presenza di un piano serio di ristrutturazione e alleanze, permette di raggiungere questo risultato, a cui dobbiamo assolutamente tendere - se mi è consentito - per un'azienda che ha rappresentato l'Italia nel mondo e che siamo convinti possa ancora rappresentarla con tutte le eccellenze e le specificità del nostro Paese. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Mi fanno sorridere le critiche nei confronti del decreto-legge in esame, che altro non fa che fornire l'impalcatura indispensabile ad un percorso che questo Governo ha già ben incardinato.

Vorrei ricordare che i problemi di Alitalia sono soprattutto di lunga data e affondano le radici molto indietro nel tempo. Evocano la stagione delle

più vane promesse di partiti che hanno giocato sulla pelle dei lavoratori di Alitalia e degli italiani tutti, costruendo intorno alla compagnia di bandiera un cinico e antieconomico sistema di *do ut des* con aziende più o meno amiche. Che amiche! (*Brusio*).

Signor Presidente, sento troppo brusio. Può cortesemente richiamare i colleghi, che prima parlano e poi, nei fatti, di Alitalia se ne disinteressano.

PRESIDENTE. Per cortesia, liberiamo l'Emiciclo, perché non è un luogo di discussione.

SANTILLO (*M5S*). Non possiamo dimenticare come nel 2008 l'allora Governo di centro-destra, con la Lega al centro delle operazioni, spacciò per salvifico l'intervento dei cosiddetti capitani coraggiosi (*Applausi dal Gruppo M5S*), i vari Colaninno, Ligresti, Riva, Marcegaglia, Gavio, Benetton, Tronchetti Provera; tutti disposti a farsi coinvolgere in cambio di qualcosa da parte dell'allora governo Berlusconi, fedelmente e ossequiosamente appoggiato dalla Lega. «Siete dei patrioti», disse rivolgendosi ai suddetti salvatori della Patria l'allora *premier* Silvio Berlusconi. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

È una pagina gravissima e buia della recente storia di Alitalia; un sinistro mercanteggiamento i cui danni sono tuttora visibili. Poi è arrivata la stagione che ha portato all'interno di Alitalia la compagnia emiratina Ethiad, che mise sul piatto meno di 400 milioni di euro, ottenendo in cambio da Alitalia, praticamente sotto ricatto, con la complicità della politica, alcuni preziosissimi *slot* e ampie fette del *business* Millemiglia.

A scaricare un conto salato sugli italiani, quindi, sono state queste scelte sbagliate (*Applausi dal Gruppo M5S*), effettuate da una malapolitica che ha colpevolmente usato Alitalia come strumento e merce di scambio. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Un rapporto dell'ufficio studi di Mediobanca del 2015 ricordava che, dal 1974 al 2014, Alitalia è costata complessivamente 8 miliardi di euro alla collettività. Ma la maggior parte di questi costi, per oltre 4 miliardi di euro, riguardano il periodo 2008-2014, ovvero quei sei anni inaugurati dalle scelte fallimentari del centrodestra berlusconiano fedelmente riverito dalla Lega. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

PELLEGRINI Marco (*M5S*). Dalla Lega!

SANTILLO (*M5S*). Questa purtroppo è la storia che abbiamo alle spalle.

Noi siamo chiamati a rimediare a questi danni e a porre fine all'indegno mercato delle vacche creato intorno ad Alitalia. Con le positive stime di mercato e con la scelta di *manager* adeguati, siamo convinti che la compagnia possa essere rilanciata. Sappiamo che nel mercato del trasporto aereo, mai come oggi, sono decisivi il consolidamento dei vettori e le alleanze.

Sappiamo quanto sia importante per una compagnia essere parte attiva e integrante di una di queste alleanze; da soli non si può stare per competere in un mercato certamente dinamico, ma per questo stesso motivo pieno di concorrenti con i quali confrontarsi.

Tutelando i lavoratori di Alitalia, facendo leva sul loro prezioso attaccamento all'azienda, andando a incidere su altri costi aggredibili che negli anni si sono sommati e hanno appesantito il bilancio aziendale, puntando sulle strategiche alleanze, Alitalia può tornare finalmente a volare con orgoglio. *(Applausi dal Gruppo M5S).*

Saluto a rappresentanze di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo docenti e studenti dell'Istituto professionale «Enrico Bernardi» di Padova, che stanno assistendo ai nostri lavori. *(Applausi).*

Salutiamo altresì docenti e studenti dell'Istituto comprensivo statale «Luigi Settembrini» di Roma. *(Applausi).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665 (ore 11,34)

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

ASTORRE, *relatore*. Signor Presidente, non intendo replicare, ma fare solo delle brevissime considerazioni.

Mi pare che in tutti gli interventi svolti si rilevino - da un lato - la preoccupazione in merito alla situazione che stiamo vivendo e la consapevolezza del momento complicato che sta attraversando Alitalia e - dall'altro - la necessità di un intervento. Ciò è molto importante perché - come ho ricordato nella relazione e ribadisco ora - il ministro Patuanelli in Commissione - mi rivolgo in particolare al senatore Rufa - e il Governo sono stati presenti e la Commissione non ha fatto un lavoro ultroneo. Sono state svolte audizioni dei commissari del Governo, delle forze sindacali e col ministro Patuanelli il confronto è stato finalizzato soprattutto a guardare al presente e al futuro.

Dagli interventi che si sono susseguiti, non ultimo quello del collega Santillo e anche quello di grande autorità del senatore Messina, si prevede una situazione complicata.

Nessuno pensa di avere la ricetta salvifica in tasca, ma tutti siamo consapevoli che uno sforzo va fatto ai fini di avere una compagnia aerea Alitalia che possa stare sul mercato con tutte le azioni che si prevede di fare con il commissario, il Ministro vigilante e anche - sottolineo - con la continua e completa informazione delle Commissioni parlamentari competenti.

Sono stati richiamati il costo del personale, che non è in disordine, il rilancio della compagnia e sono state sottolineate le ingentissime risorse pubbliche investite negli anni. A tutti noi spetta un richiamo alla responsabilità e alla speranza per il futuro. *(Applausi della senatrice Lupo).*

PRESIDENTE. Il rappresentante del Governo non intende intervenire in sede di replica.

Comunico che è pervenuto alla Presidenza - ed è in distribuzione - il parere espresso dalla 5ª Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti, che verrà pubblicato in allegato al Resoconto della seduta odierna.

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

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire, nel testo comprendente le modificazioni apportate dalla Camera dei deputati.

Procediamo all'esame degli emendamenti e degli ordini del giorno riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che si intendono illustrati, su cui invito il relatore e il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

ASTORRE, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti e chiediamo alla senatrice Pergreffi di ritirare l'emendamento 1.2, in quanto assorbito dall'ordine giorno G1.102.

Esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno G1.100, G1.101 e G1.200 (testo 2). Sull'ordine del giorno G1.102 il parere è favorevole se il dispositivo è riformulato come segue: «impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - sia previsto non un ridimensionamento con dismissioni ingiustificate, bensì un dimensionamento propedeutico al rilancio di Alitalia». Questo sostituisce il dispositivo.

Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G1.103.

Sull'ordine del giorno G1.104 il parere è favorevole se riformulato come accettato in Commissione. Il dispositivo viene sostituito come segue: "impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni agli aeroporti italiani di cui si servirà Alitalia per favorire le Olimpiadi invernali del 2026, a partire da quelli siti nelle Regioni Lombardia e Veneto, al fine di potenziare i servizi (*handling* e *aviation*) garantiti dalla stessa Alitalia nei suddetti scali, data la loro centralità infrastrutturale e trasportistica nell'ambito delle Olimpiadi".

Sull'ordine del giorno G1.105 il parere è favorevole se si espunge l'ultimo capoverso del dispositivo dalle parole «ad agevolare» fino alle parole «cinque deputati». Si prevede la soppressione dell'ultimo capoverso del dispositivo in quanto abbiamo ritenuto che già la Commissione parlamentare e il Ministro vigilante siano sufficienti. Per quanto riguarda le premesse, si chiede di cancellare dal capoverso dalle parole «in luogo» a «suo» e di iniziare con le seguenti parole «il rilancio della compagnia è ancora possibile...».

Esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G1.106 e sugli emendamenti 1.0.1 e 1.0.2, che sono stati ritirati in Commissione e mi aspetto che avvenga lo stesso anche in Aula.

BUFFAGNI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Signor Presidente, esprimo parere conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Senatrice Pergreffi, accoglie l'invito di ritirare l'emendamento 1.2 e riformulare l'ordine del giorno G1.102?

PERGREFFI (*L-SP-PSd'Az*). Sì, signor Presidente, l'accolgo.

PRESIDENTE. Laddove sia indicato un parere contrario della 5ª Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, se non vi sono indicazioni diverse, procedo intendendo che i presentatori insistono per la votazione.

Passiamo all'emendamento 1.1, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.1, presentato dai senatori Mallegni e Messina Alfredo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

L'emendamento 1.2 è stato ritirato.

Passiamo all'emendamento 1.3, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.3, presentato dai senatori Mallegni e Messina Alfredo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.4, presentato dalla senatrice Pergreffi e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.5, presentato dalla senatrice Pergreffi e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G1.100, G1.101, G1.200 (testo 2) e G1.102 (testo 2) non verranno posti ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.103, presentato dal senatore Candiani e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Senatore Romeo, accoglie la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G1.104?

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Sì, signor Presidente.

D'ARIENZO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARIENZO (PD). Signor Presidente, chiedo di poter sottoscrivere questo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Non essendovi obiezioni da parte dei proponenti, la Presidenza accoglie la sua richiesta.

Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.104 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Senatore Mallegni, accoglie la proposta di riformulazione dell'ordine del giorno G1.105?

MALLEGNI (FIBP-UDC). Sì, signor Presidente, l'accolgo.

PRESIDENTE. Essendo stato accolto dal Governo, l'ordine del giorno G1.105 (testo 2) non verrà posto ai voti.

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'ordine del giorno G1.106, presentato dai senatori Mallegni e Messina Alfredo.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Passiamo all'emendamento 1.0.1, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

MALLEGNI (FIBP-UDC). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (FIBP-UDC). Signor Presidente, lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.0.2, su cui la 5ª Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

Essendone stata avanzata richiesta, indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo dell'emendamento 1.0.2, presentato dal senatore Rufa e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Si è così concluso l'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Ho ricevuto indicazione che per le vie brevi si sarebbe concordato di procedere con le dichiarazioni di voto e il voto finale sul disegno di legge alla conclusione della Conferenza dei Capigruppo, convocata per le ore 15.

Non facendosi osservazioni, sospendo la seduta.

(La seduta, sospesa alle ore 11,44, è ripresa alle ore 16,46).

Presidenza del vice presidente TAVERNA

Passiamo alla votazione finale.

VONO (*IV-PSI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VONO (*IV-PSI*). Signor Presidente, oggi più che a fare una dichiarazione di voto siamo chiamati ad esprimere il nostro senso di responsabilità e il nostro impegno nei confronti di tutto il Paese, di Alitalia e dei lavoratori dell'azienda e lo facciamo con non poche perplessità, anche perché stiamo aderendo ad un'ipotesi di salvataggio utilizzando risorse pubbliche, ben 400 milioni di euro, risorse che non ci possiamo permettere di sprecare proprio per il rispetto dovuto agli italiani. Per questo motivo, trascorso il periodo previsto dal decreto-legge per espletare le procedure necessarie alla riorganizzazione, non saremo disposti ad accettare ulteriori proroghe e deroghe in assenza di un preciso e credibile piano strategico industriale che sia di effettivo rilancio dell'azienda sotto il profilo gestionale e finanziario.

Purtroppo la crisi di Alitalia perdura da troppi anni e i nove miliardi di euro investiti nel corso del tempo trascorso non sono serviti a ripristinare condizioni di competitività dell'azienda sul mercato internazionale. Non si può più pensare di gestire le crisi aziendali utilizzando risorse pubbliche e, nello specifico, non si può pensare che Alitalia possa competere in una condizione di solitudine senza creare necessarie alleanze economiche e commerciali con altri soggetti. Non si può prescindere da un piano industriale strategico che coinvolga non solo realtà dello stesso settore, ma che parta da nuove idee di rilancio dell'attività organizzativa e aziendale.

Purtroppo, in sede di audizione del commissario, l'avvocato Leogrande, non abbiamo avuto grandi esplicitazioni riguardo al piano industriale, ancora da costruire, né sugli obiettivi e sul modo in cui si intende procedere, né si è capito se si voglia effettivamente rilanciare l'azienda o continuare, parcellizzandola, a farla sopravvivere, nella totale inutilità e irrilevanza dell'operazione. In tutto questo però una cosa è chiara: Italia Viva non è disposta ad accompagnare Alitalia nel seguito di un percorso fallimentare, così come non è disposta a tacere di fronte a tatticismi puerili, che impoveriscono le potenzialità di rilancio e di profitto dell'azienda. Dobbiamo rivalutare invece le possibilità di accordi con compagnie aeree di altri Paesi, con società attive nel settore delle infrastrutture e dei trasporti, mettendo da parte altre questioni, spesso solo ideologiche o di puntiglio che, anziché essere valutate separatamente, si inseriscono in modo pregiudizievole nella vicenda Alitalia, condizionando negativamente non solo le scelte relazionali, ma diminuendo le potenzialità di attuazione del piano strategico dei trasporti.

Colleghi, in questo decreto-legge viene indicato un programma di procedura di amministrazione straordinaria per la cessione dei complessi aziendali sulla base di un piano di iniziative che assicurino la continuità produttiva dello stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, ma non ci convincono affatto le ipotesi latenti di nazionalizzazione, alquanto anacronistiche

e non in grado di assicurare un futuro ad Alitalia né tantomeno sviluppi economici nel settore del trasporto aereo del nostro Paese.

In questo clima di incertezza pare quasi che l'azione dello Stato, che dovrebbe intervenire in casi estremi in sostituzione o meglio in assenza di politiche economiche di competitività e concorrenza sui mercati, debba essere sempre e comunque consentita, senza però creare percorsi in discontinuità dal passato e continuando con un dispendio inutile di energie e risorse.

Per noi di Italia Viva non è così. La nostra idea di rilancio del Paese, la nostra idea di sviluppo della competitività sui mercati internazionali, la nostra idea di sostegno alle aziende, e in questo caso di sostegno ad Alitalia, prescinde dalla pura e semplice assistenza, anzi non la contempla neppure l'assistenza, perché la nostra è un'idea di spinta propulsiva al rilancio e alla presenza attiva sul fronte economico e industriale. La nostra idea è intervenire in modo strategico creando alleanze e *partnership* determinanti, lavorando, come già annunciato dal ministro De Micheli, ad un concreto piano nazionale dei trasporti, creando le condizioni per sbloccare le risorse, (e sappiamo che sugli scali aeroportuali esistono ben quattro miliardi di euro), individuando i criteri per investire le risorse disponibili a fronte di un obiettivo di crescita e di implementazione delle potenzialità dell'immenso capitale del nostro Paese, decidendo in modo da semplificare le procedure e velocizzare le scelte.

Pertanto, fermi nelle nostre convinzioni di possibilità serie di uno sviluppo concreto del nostro Paese e di orgoglio nei confronti delle eccellenze come la compagnia Alitalia e credendo che il decreto possa aiutarla a mantenere la continuità dei servizi, ma sempre lavorando nell'ottica di un rilancio credibile del settore, determinante per ottenere risultati vantaggiosi, che parta da idee coraggiose e scève da pregiudizi e convinzioni ideologiche fini a se stesse, esprimo, a nome di Italia Viva, il voto favorevole al provvedimento. (*Applausi dai Gruppi IV-PSI e PD*).

DE FALCO (*Misto*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FALCO (*Misto*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, prendo la parola per una dichiarazione di voto a nome del Gruppo Misto in ordine al decreto-legge al nostro esame sul quale preannuncio il nostro voto favorevole.

Tale decreto ratifica lo stanziamento di 400 milioni di euro per Alitalia allo scopo di evitare la paralisi della compagnia per mancanza di liquidità. Questa elargizione a fondo perduto - diciamo di cosa si tratta - non può essere considerata risposta unica e sufficiente. Il nostro voto è quindi collegato alla speranza che questo ulteriore prestito (chiamiamolo così) costituisca almeno lo strumento necessario ma prodromico al vero rilancio di Alitalia nell'interesse dell'intero Paese. Alitalia non è una delle tante, purtroppo, grandi imprese in crisi per le quali si deve considerare il diretto o l'indotto sacrificio economico e sociale. Essa rappresenta, invece, qualcosa di molto diverso, cioè un *asset* strategico per il nostro Paese che concorre a supportare il turismo che rappresenta il 12 per cento del PIL nazionale. È chiaro che qualora

il turismo fosse assistito e incentivato attraverso la valorizzazione della compagnia, incrementando la sua capacità di convogliare verso il nostro Paese flussi che oggi si fermano in altre località europee, la percentuale di PIL del 12 per cento crescerebbe sicuramente, come accade in Spagna, laddove il trasporto aereo crea un volume di traffico maggiore di quello italiano per 45 miliardi di euro.

La procedura che si sta attuando può, a questo punto, sfociare o nella cessione oppure nella costituzione di una nuova società, con l'eventuale partecipazione dello Stato. In pratica dobbiamo chiederci se questo ulteriore prestito, che serve a ripristinare la liquidità di cassa, sia sufficiente a correggere la rotta della nostra compagnia di bandiera.

L'attuale situazione nasce, come tutti sappiamo, da una storia ventennale, durante la quale sono stati sperperati 9 miliardi di euro. È una storia paradigmatica ed esemplare dei veri costi della malapolitica e, conseguentemente, della malagestione, costi che il contribuente italiano ha sopportato a fondo perduto, spendendo, com'è evidente, molto di più di quanto sarebbe stato necessario investire per acquistare un'intera flotta di lungo raggio e per rilanciare la compagnia di bandiera in ambito internazionale.

Le scelte scellerate compiute in questi anni, invece, hanno fatto sì che i sacrifici degli italiani non abbiano potuto evitare la perdita di concorrenzialità e di capacità operativa, nonostante e, anzi, per effetto della riduzione dei 22.000 lavoratori a 12.000 e per effetto soprattutto della cessione alla concorrenza delle migliori rotte, degli *slot* più remunerativi e di milioni e milioni di passeggeri. Com'è stato rilevato da tutti, non vi è alcun dubbio che la situazione di oggi sia peggiore di quella che si presentava venti anni fa.

Tra il 2008 e il 2017 Alitalia è stata un'azienda privatizzata. Nessuno può quindi imputare alla gestione pubblica l'attuale situazione di insolvenza. Sono stati i gestori privati a determinare questa situazione. In particolare, con la gestione di Etihad si è verificata una vera e propria depredazione della compagnia di bandiera. Il costo del lavoro in Alitalia, infatti, non ha determinato, né concorre a determinare l'attuale situazione di crisi. Esso - come abbiamo potuto constatare in Commissione in sede di audizione e come, per onestà, è stato rilevato anche da molti colleghi - è addirittura inferiore alla media del costo che sostengono le compagnie di analogo livello di servizio. Gli 11.434 dipendenti di Alitalia incidono sulla compagnia per il 19 per cento dei costi, mentre nelle altre compagnie (Lufthansa e Air France) il costo del personale si attesta sul 23 per cento circa. Ma il dato più significativo è quello del costo operativo totale, che per Alitalia incide per il 17 per cento, mentre per Lufthansa il costo operativo totale è del 26 per cento, cioè 9 punti percentuali in più.

Il nucleo dei problemi endogeni di Alitalia risiede negli scellerati accordi inerenti i costi del carburante, gli alti tassi di interesse sul *leasing* degli aeromobili e nelle esternalizzazioni assolutamente ingiustificate, come quelle per la manutenzione o quelle sui corsi di formazione per il personale che si fanno ad Abu Dhabi, personale che tra l'altro è considerato, a giusto diritto, tra il più qualificato e meglio formato.

Ad un'analisi anche solo superficiale, si deve constatare come le cause della crisi non siano da rinvenirsi soltanto in fattori endogeni e, quindi, affrontabili da un *management* accorto, attento e prudente. I fattori di crisi, in realtà, derivano anche da fattori di contesto, cioè esterni al perimetro dell'azienda e questi non possono essere affrontati e risolti da un cambio di *management*. Tra questi fattori di contesto vi sono, in particolare, quelli per cui in tante realtà territoriali i gestori delle compagnie di basso costo ricevono veri e propri finanziamenti, a detrimento della compagnia di bandiera e con il risultato di falsare la concorrenza. Questi finanziamenti incidono enormemente.

Inoltre, la compagnia di bandiera Alitalia utilizza per l'80 per cento dei propri passeggeri l'*hub* di Fiumicino, che impone costi enormemente superiori a quelli di tutti gli altri aeroporti: quasi il doppio del costo. Noi sappiamo che la società di gestione dell'aeroporto di Fiumicino fa capo alla medesima famiglia che gestisce le autostrade.

Bisogna affrontare con un'analisi ben fatta sia i fattori endogeni che quelli esterni, di contesto, esogeni alla società. Invece, i ridimensionamenti attuati in questi anni si sono rivelati controproducenti, avendo causato, in realtà, una riduzione della capacità e dell'offerta proprio quando il mercato globale del trasporto aereo, dopo la crisi del 2001, era in costante crescita, aumentando ogni anno dell' 8-10 per cento. Nel frattempo, l'offerta dell'Alitalia è diminuita.

Abbiamo detto, lo ribadisco, che questo prestito è necessario. Però, in assenza di misure e decisioni che, a breve, diano un segnale di discontinuità, rispetto alla controproducente azione di riduzione dell'offerta commerciale e di taglio del personale, essa si tradurrà in una situazione di vera e propria impotenza.

È necessario, infatti, adottare una soluzione strutturale in esito, appunto, a una diagnosi che sia più attenta. Noi abbiamo impartito per vent'anni delle cure all'Alitalia senza fare una diagnosi seria dei problemi che la affliggono. Abbiamo dato, sostanzialmente, anche con questi prestiti ponte, delle aspirine a un malato che invece è terminale. Alla fine, succederà soltanto questo: che noi non potremo evitare una vera e propria svendita di *asset* strategici nazionali. Nell'attuale situazione vendere al mercato significa svendere, significa frammentare la compagnia in *aviation*, *handling* e nelle varie funzioni.

Occorre che lo Stato predisponga, quindi, un serio intervento di ricapitalizzazione, che tuteli gli interessi della collettività. Non si deve aver paura delle parole. È evidente a tutti che è necessaria una nazionalizzazione temporanea della società. Per avere un servizio ferroviario adeguato alle esigenze del Paese, le ferrovie, ogni anno, beneficiano di circa dieci miliardi di denaro pubblico, da oltre trent'anni. Non si capisce, allora, per quale motivo un *asset* altrettanto strategico quale quello di Alitalia, cioè la società di bandiera, non debba essere oggetto di altrettanta attenzione.

È necessario passare attraverso una nazionalizzazione temporanea che, entro due-quattro anni, possa consentire di intercettare maggiori flussi di traffico, di ripristinare un valore e un capitale per il Paese e di convogliare flussi turistici in Italia. (*Applausi dal Gruppo Misto*).

RUSPANDINI (*FdI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUSPANDINI (*FdI*). Signor Presidente, Fratelli d'Italia annuncia il suo voto di astensione. Noi ci asterremo, perché non saremo certo noi a impedire una soluzione, a negare la possibilità di un salvataggio, la possibilità di trovare un acquirente. Non lo faremo mai. Non saremo noi a negare il lavoro alle tante famiglie dell'indotto di Alitalia, a tutti coloro che rischiano di subire gli errori della politica e dei *manager*, quelli sì, lautamente pagati.

Cerchiamo subito di sfatare uno dei grandi miti che gira intorno ad Alitalia. Non è vero che il costo del lavoro e il costo dei dipendenti di Alitalia sia più alto rispetto ad altre compagnie di bandiera. Addirittura, incide di meno rispetto a Lufthansa: il 19,2 per cento in Italia rispetto al fatturato.

Ci asterremo per queste ragioni. Avremmo voluto sicuramente votare no, gridare il nostro no rispetto ad una approssimazione che definiamo spaventosa, e non tanto rispetto alle tante cose che abbiamo ascoltato qui in quest'Aula, cioè alle cause della crisi che tutti avete sviscerato e che tutti avete elencato, delle quali appunto si è detto quasi tutto: i costi elevati, le scelte industriali sbagliate, l'eccessiva diversificazione della flotta aerea, l'indebolimento delle tratte a lungo raggio, che sono le più redditizie.

Tutto ciò senza contare il rapporto malato con Fiumicino, un rapporto di concorrenza interna incredibile, che abbiamo in qualche modo cercato, in maniera opposta rispetto ai grandi *hub* internazionali, Francoforte e Monaco su tutti.

Quindi ci asterremo, ma avremmo voluto votare no, proprio perché mancano una visione complessiva, una strategia di rilancio e, diciamo così, delle riflessioni da inserire nell'agenda politica dei partiti e dei salotti buoni. Non si può continuare a far finta di nulla, perché non parlare di Alitalia significa non voler bene all'Italia. Tutto questo manca nell'agenda dei partiti, nelle riflessioni svolte anche in questa sede e nel dibattito nazionale e ciò incide pericolosamente e negativamente sul percorso che ci apprestiamo a confermare.

Ci asterremo, dunque, ma il Gruppo Fratelli d'Italia vuole dare all'Assemblea e a noi stessi un contributo, ricordando quanto gli italiani siano stati grandi nella storia dell'aviazione. Parliamo dell'Alitalia come se fosse l'ennesimo scoglio da superare per sbarcare il lunario, da parte di un Governo che guarda ad Alitalia non certo come ad un'opportunità, ma come se fosse l'ennesima prova da superare. Pensate però che gli italiani sono invece coloro che hanno detenuto quasi tutti i *record* per quanto riguarda il volo, con riferimento alla velocità, all'altitudine e alla durata dei viaggi. Siamo stati capaci di sforzi inimmaginabili, da ingegneri e da piloti. Mentre in questa sede parliamo a fatica di Alitalia, considerata appunto come un'incombenza della quale occuparci, esattamente cento anni fa volammo da Roma a Tokyo, con un'impresa leggendaria, che anche in Giappone ricordano come tale. In questi giorni, in Giappone stanno organizzando celebrazioni in grande stile, per ricordare i nostri cavalieri dell'aria, Arturo Ferrarin e il motorista Gino Cappannini, che riuscirono a compiere un'impresa incredibile, percorrendo 18.000 chilometri

attraverso l'Europa e l'Asia, fino al Giappone. Questa è l'Italia che ci piace ricordare e non quella delle trattative, che portano ad ennesimi prestiti, senza avere una visione. (*Applausi dal Gruppo FdI*).

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALLEGNI (*FIBP-UDC*). Signor Presidente, se oggi pensassimo solo all'ulteriore prestito di 400 milioni di euro, più interessi, che scade il 31 maggio - mi pare che negli altri interventi, sia in discussione generale che in dichiarazione di voto, si sia parlato esclusivamente di questo - non renderemmo un servizio né all'Assemblea, né a chi ci ascolta, né tantomeno alla compagnia Alitalia. A mio avviso, ci dobbiamo infatti porre nei confronti della discussione, che oggi impegna l'Assemblea, con spirito costruttivo. Ritengo che su questo tema, negli ultimi dieci o undici anni, illustri nostri predecessori si siano cimentati in operazioni, che francamente non hanno portato proprio bene alla compagnia Alitalia. Quindi, probabilmente, dobbiamo affrontare la questione con un piglio che guardi all'interesse nazionale.

Mi sto avvicinando al concetto: Alitalia è uno dei *brand* più significativi del Paese Italia ed è da lì che si deve partire, perché probabilmente varrebbe di più vendere il brand - e saremmo anche più agevolati nel farlo - che tutto quello che c'è intorno, dato che i nostri 115 aerei - tre sono in manutenzione, altrimenti sarebbero 118 - sono composti da otto differenti modelli di velivolo. Ho cercato con un po' di fatica di andare a vedere tutte le compagnie del mondo: credo siamo una delle più prolifiche come modelli di aeroplano. Ci sono compagnie - facenti capo a Nazioni europee che, come noi, si collocano tra il primo e il quinto posto tra le potenze economiche - che fatturano tra 16 e 34 miliardi all'anno con uno o due modelli di aeromobile.

Perché stigmatizzo questo? Per tentare di introdurre un concetto che, a mio avviso, ha espresso magistralmente il collega Messina nella discussione generale, e qui faccio una domanda: fareste mai fare a me un'operazione a cuore aperto? Probabilmente no, perché il paziente morirebbe sicuramente. E allora perché per tanto tempo abbiamo fatto gestire una compagnia aerea a qualcuno che magari di aerei ne aveva anche presi parecchi, ma non aveva mai gestito compagnie aeree?

È il concetto intorno al quale abbiamo improntato tutto il nostro lavoro, sia in Commissione, sia qui in Aula, puntando sulla competenza: 11.000 dipendenti, quasi 2.000 piloti, 5.000 assistenti di volo, più il personale di terra; un numero enorme di persone, che rappresentano la nostra compagnia di bandiera (anche se mi hanno detto che non si dice più così, ma si parla di vettore europeo di riferimento, continuo a chiamarla «la nostra compagnia di bandiera»).

Qual è il problema che ci si pone oggi, allora, e che dobbiamo responsabilmente cogliere in maniera positiva? Vogliamo mantenere un vettore con le caratteristiche della compagnia di bandiera, sì o no? Questo non vuol dire che sia necessariamente di proprietà dello Stato, ma vogliamo avere, sì o no,

una compagnia aerea che - pensando all'Alitalia oggi, che già trasporta più di 22 milioni di passeggeri - sia quel *brand* importante degli anni '70-'80, quando figurava fra le prime cinque del mondo ed era una garanzia per lo Stato, ma soprattutto per i passeggeri che la sceglievano come riferimento per qualità e sicurezza? Oggi abbiamo queste caratteristiche? Il passeggero le avverte in Alitalia? Mi duole dirlo, ma no, assolutamente no.

In questi anni abbiamo svenduto parti di questo *asset* - e vi parlo soltanto degli *slot* inglesi nel periodo Etihad - come se, in buona sostanza, avessimo la macchina, ma non le ruote.

È inutile avere gli aerei se non si sa dove farli atterrare o se gli *slot*, che rappresentano dei punti nevralgici, significativi vengono venduti, o meglio se chi partecipava alla società l'ha prosciugata per interessi propri e non di Alitalia. Tuttavia, non è grave tanto il fatto che ci sia stato qualcuno che l'ha prosciugata, ma che qualcuno gliel'abbia permesso. Questo è il tema fondamentale.

Oggi noi abbiamo la responsabilità di dire cosa vogliamo fare di Alitalia, ma prima di tutto dobbiamo decidere se vogliamo ancora una compagnia. La nostra risposta è che la vogliamo e dobbiamo cercare di mettere insieme le questioni del trasporto, non soltanto quello aereo, perché occorre l'intermodalità tra ferrovia e aereo. Io mi chiedo che ci sta a fare il volo Firenze-Roma quando tra la stazione di Santa Maria Novella e l'aeroporto di Peretola in linea d'aria ci saranno 1000 metri e con un treno Frecciarossa, che ogni quindici minuti transita in quella stazione, in un'ora e ventinove minuti arrivo alla stazione Termini; allo stesso modo mi chiedo anche il senso di mantenere un volo Roma-Napoli.

Prima, parlando con la collega Lupo, dicevo che ho identificato la compagnia Alitalia come la farmacia comunale; signor Presidente, me lo conceda, da amministratore locale cado sempre su vicende legate al territorio; qualcuno nel consiglio comunale sosteneva che la farmacia comunale doveva vendere farmaci (da banco e non da banco) a prezzi più bassi, perché di proprietà comunale. Io invece replicavo che la farmacia comunale è un'azienda che deve guadagnare ed essere concorrenziale sul mercato; se poi alla fine dell'anno quest'azienda ottiene degli utili, li reinveste nel pubblico, nell'azienda stessa, nel ciclo produttivo. Ad Alitalia è mancato proprio questo. Se vogliamo istituire un volo da Roma all'aeroporto del Cinquale di Forte dei Marmi (ovviamente gli aerei non ci atterrano), chiediamo a quell'aeroporto di darci le risorse: si chiama attività di co-marketing e le compagnie come Ryanair la fanno abitualmente sul mercato nazionale. A noi chiedono conto per gli aiuti di Stato e noi, attraverso le camere di commercio e i Comuni diamo risorse a compagnie straniere, alimentando entità che non pagano le tasse sul territorio nazionale, a discapito di aziende come la nostra che le paga e ha 11.000 unità di personale che vivono sul nostro suolo. Non è possibile! (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC*).

Noi abbiamo presentato degli emendamenti e una questione pregiudiziale perché ci siamo stancati dei decreti-legge, ma comprendiamo l'assetto istituzionale e dell'attività. Abbiamo valutato favorevolmente l'accoglimento dell'ordine del giorno G1.105 (testo 2), che ho presentato con il collega Al-

fredo Messina, e vogliamo dare fiducia a questa prospettiva di un'Alitalia diversa, quindi ci asterremo in termini veramente costruttivi. Spero che il mio intervento sia stato chiaro e dimostri la volontà di un nostro contributo a questo tipo di attività.

Prego la maggioranza e il Governo di tenere in considerazione la Commissione, perché da quella sede è opportuno far transitare i provvedimenti, le informative, i necessari approfondimenti. Ringrazio pertanto il relatore per il lavoro svolto in Commissione e il Governo per la proposta avanzata. Come ho detto poc'anzi, il nostro sarà un voto di astensione. (*Applausi dal Gruppo FIBP-UDC. Congratulazioni*).

D'ARIENZO (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ARIENZO (*PD*). Signor Presidente, la ringrazio per la cortesia accordata poco fa nell'anticipare l'intervento del collega Mallegni.

Desidero ringraziare - non toccherebbe a me, ma parlo a nome del Partito Democratico - tutti i colleghi della Commissione lavori pubblici, comunicazioni per il buon lavoro svolto e la sintesi trovata su molte delle proposte depositate dai colleghi nell'ambito dell'esame all'interno della Commissione.

L'oggetto alla nostra attenzione è noto a tutti. Con il provvedimento in esame viene sostanzialmente concesso un nuovo prestito alle società del gruppo Alitalia per 400 milioni di euro, della durata di sei mesi. Il provvedimento non è in discontinuità rispetto al passato. Andando a ricercare i vari interventi normativi che hanno interessato la *ex* compagnia di bandiera, ne arriviamo a contare circa cinque, alcuni dei quali già in passato (mi riferisco in particolare al 2017) sono stati anche di finanziamento per raggiungere gli stessi scopi che si prefigge il provvedimento in esame, sebbene con qualche novità in particolare con riguardo alla procedura di amministrazione straordinaria tutt'ora in corso. Questi sono i termini di carattere generale che affronta il cosiddetto decreto Alitalia.

Sarebbe poi utile una considerazione molto più ampia su quanto accade nel settore del trasporto aereo, nel senso che diamo per acquisita la volontà di dare il prestito ad Alitalia perché sono intimamente convinto - mi pare di capirlo dal dibattito svolto in Commissione e anche da quello in Assemblea - che non vi sarebbero state opzioni diverse rispetto a quelle che il Governo ha portato avanti per la compagnia area. In effetti, le difficoltà che si sono manifestate complessivamente nel settore del trasporto aereo in giro per il mondo (e in particolare nel nostro Paese) e gli strumenti a disposizione non hanno consentito né ieri, né oggi percorsi alternativi, nella consapevolezza - ahinoi - che quelle idealità e quegli sviluppi che tutti noi immaginavamo negli anni scorsi sulla flotta e sulle potenzialità di Alitalia non possono più rientrare.

E purtroppo era impensabile e impossibile anche solo immaginare che Alitalia potesse mancare con il mondo la connessione attraverso il cielo.

Alitalia non può assolutamente rinunciare a un'opportunità del genere nel momento in cui, come è noto, la domanda di mobilità e trasferimento delle merci e dei passeggeri nel mondo è così elevata.

Ed è questa la ragione per cui apprezzo l'equilibrio con cui anche i rappresentanti dei Gruppi che non fanno parte della maggioranza hanno favorito la discussione, nella consapevolezza della necessità di dare la possibilità al nostro Paese di un collegamento di questa natura, nonché della impossibilità - o difficoltà - di provvedimenti normativi che potessero andare in un'altra direzione.

E purtroppo, a fronte di questa considerazione che mi pare essere unanime, nelle discussioni dei precedenti provvedimenti su Alitalia e anche di quello attuale vi è stato quel giusto equilibrio tra la necessità di non disperdere l'esperienza, il *know-how* e il collegamento dell'Italia con il mondo, da una parte, e il rilancio delle opportunità dell'offerta aereospaziale di Alitalia, dall'altra.

Qui mi preme svolgere una riflessione che riguarda il futuro, dati per acquisiti il prestito e il salvataggio della *ex* compagnia di bandiera. Infatti, l'impegno che l'Italia deve affrontare non potrà finire nel momento in cui - ce lo auguriamo tutti - si troverà il *partner* industriale che, insieme ad Alitalia, possa rilanciare le linee. Vi è infatti la necessità che il Governo continui a mantenere alta l'attenzione affinché quell'offerta che oggi Alitalia dà a varie parti del Paese possa essere sempre più allargata, offrendo opportunità di collegamenti anche ad altri scali o potenziando quelli attuali, così da aumentare sempre più la connessione con il mondo.

Anche qui va cercato un equilibrio. Quel rilancio del quale parliamo e quell'impegno che da parte del Governo ci deve essere anche per il futuro servono non solo per fare in modo che l'Italia sia sempre connessa con il mondo, ma anche per salvaguardare e - perché no - sviluppare i livelli occupazionali, sui quali tutti, con un ordine del giorno, abbiamo attirato l'attenzione perché non vi sia la dispersione di quelle capacità, conoscenze e professionalità che l'Italia ha maturato in tanti anni.

L'impegno del Governo futuro non solo va in quella direzione, ma deve anche favorire la connessione via terra per certi aspetti. Com'è noto, alcuni degli aeroporti italiani - purtroppo la maggioranza - difettano, mancano di quel collegamento intermodale al proprio interno, per far sì che il passeggero o le merci possano essere dirottate sul territorio nazionale in ogni dove. Quindi, in futuro, dopo il decreto-legge e la collocazione di Alitalia, bisogna che ci interroghiamo sulle intermodalità che si possono determinare tra l'aria e le vie rotabili. L'intermodalità sarà dunque un'altra delle occasioni che consentiranno lo sviluppo del trasporto aereo connettendo le grandi realtà internazionali con il nostro Paese.

Mi avvio a concludere facendo riferimento a un altro percorso che ci darà l'occasione per affrontare i temi del trasporto aereo. In Commissione avvieremo a breve il percorso di riflessione e di confronto sulla legge delega al Governo affinché sia riordinato il trasporto aereo. Quello strumento sarà l'occasione per il Parlamento per stimolare il Governo e partecipare alla riflessione, per fare sì che, dopo la risoluzione del problema di Alitalia, che tutti

noi auspichiamo e speriamo, ci possa essere il concentramento di tutte le idealità a cui ho fatto riferimento perché quella soluzione non sia soltanto una vendita, ma sia anche l'opportunità di rilancio per il sistema del trasporto aereo nazionale e internazionale.

Per queste ragioni, il voto del Gruppo Partito Democratico sarà convintamente favorevole. *(Applausi dai Gruppi PD e M5S).*

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo in tribuna i rappresentanti del Centro italiano di studi superiori per la formazione e l'aggiornamento in giornalismo radiotelevisivo. *(Applausi).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665 (ore 17,29)

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRIZIARELLI *(L-SP-PSd'Az)*. Signor Presidente, devo dire che alcuni colleghi sono partiti da lontano, qualcuno dal 2008 e qualcuno anche prima. Io vorrei partire ancora prima e citare quello che avveniva qualche secolo fa qui a Roma, quando giovani di buona famiglia spendevano più di quanto potevano permettersi e chiedevano prestiti a babbo morto. Ebbene, quello che sta facendo oggi il Governo Conte qui in Parlamento è la stessa cosa: viene a chiedere un prestito ponte e non ci mette neanche la faccia. Non so se sia in collegamento via WhatsApp con i sottosegretari Buffagni e Malpezzi, ma sicuramente non è qui in Aula né il presidente Conte né il ministro De Micheli né il ministro Patuanelli e - mi sia permesso - non è in Aula neanche il ministro Speranza. Forse il ministro Speranza si degnerà di venire domani - sentiremo quello che ha deciso la Capigruppo - visto che i sindacati di Alitalia chiedono lumi su come si dovrebbero comportare *(Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az)* di fronte a una crisi recente. Pensate che British Airways blocca i voli da e per la Cina, lo stesso pensano di fare gli Stati Uniti, e noi agli addetti diamo una mascherina del supermercato.

Questi sono la situazione e il rispetto che si ha in uno Stato civile del personale che lavora nei nostri aeroporti.

Bene, di fronte a tutto questo, lo scandalo non è venire a chiedere un prestito ponte; vista la situazione, ci mancherebbe altro. Tutti sappiamo che dal 2017 ad oggi siamo già a 1,3 miliardi. Voglio dire la cifra anche in lire perché fa un altro effetto: 26.000 miliardi di lire investiti - io spero - in Alitalia. Il problema è che non si sa dove porti questo ponte, perché si limita ad allungare il tempo visto che non siete stati in grado di dare una soluzione. Nessuno si aspettava un piano industriale dal Governo, ma uno straccio di strategia, sì. Tutti ci ricordiamo i proclami di Di Maio e dell'allora ministro

Toninelli mentre erano dentro l'*Air Force* Renzi e dicevano che mai più avremmo assistito a un'assenza di strategia sui trasporti; mai più avremmo assistito a scelte di quel tipo. Purtroppo mai più abbiamo avuto occasione di sentir loro parlare al Governo di trasporti; mentre anche se assente, perché il banco è oggi vuoto, sicuramente la presenza di Renzi pesa come un macigno su questa maggioranza e anche su Alitalia per le responsabilità che quel Governo ha avuto.

Presidenza del vice presidente LA RUSSA (ore 17,31)

(Segue BRIZIARELLI). Ebbene, di fronte a tutto questo, nulla è stato dato sapere: non è stata detta una parola non solo in Assemblea, ma nemmeno in Commissione. In 10ª Commissione al collega Ripamonti che chiedeva l'audizione di Alitalia, nemmeno gli hanno dato ascolto e Alitalia in tale Commissione ancora non è stata vista.

Per contro, ho avuto occasione di seguire tutte le audizioni in Commissione trasporti, ho rivisto oggi i video e ho qui con me la relazione. Collega Vono: audizioni tante, risposte poche, per non dire nessuna. E allora potete chiederci di astenerci dal voto sul decreto-legge, ma non di astenerci dal dire come stiano veramente le cose. Alcune cose sui tempi le ha dette, in un momento di onestà intellettuale, persino il relatore. Tutti sappiamo che i sei mesi previsti dal decreto-legge per la completa restituzione sono irrealistici. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). Dobbiamo dircelo. Cito il relatore: egli ha detto che si rende conto della contraddizione del provvedimento di cui stiamo discutendo, che ha come scadenza il prossimo mese di maggio. Tuttavia, vogliamo veramente lavorare e sappiamo che il tempo è limitato e ne occorre di più. Il resto l'ha detto anche il commissario. Non prendiamoci in giro. Ci si può chiedere di avere coraggio, ma noi dobbiamo avere coraggio; voi - dicevo alla collega Cirinnà - non avete coraggio. Siete senza vergogna nel negare l'evidenza delle cose.

Abbiamo parlato quindi dei tempi. Non abbiamo avuto poi risposta sulla dicotomia presente nel Governo. È vero quello che ha detto il ministro De Micheli alla Camera e alla trasmissione «Porta a Porta», non escludendo un controllo straniero per la compagnia, o è vero quello che ha ribadito il ministro Patuanelli, anche in Commissione al Senato, non escludendo un intervento statale, tanto è importante la compagnia per il nostro Paese? Delle due l'una; andiamo da un estremo all'altro, ma non abbiamo una linea del Governo. Sulla questione non ci è stata data risposta alcuna.

In tutta sincerità che si passi da tre commissari al commissario unico di per sé a noi cambia poco. Il problema è che cosa farà questo commissario e né il commissario, né il direttore generale ci hanno tolto alcun dubbio. E non ci venga a dire anche qui oggi la collega Lupo - ce lo risparmi - che è la prima volta che abbiamo in Alitalia qualcuno che capisce di aerei, per due motivi: in primo luogo - è bene dare la dimensione e con tutto il rispetto per Blue Panorama - un conto è una compagnia che fattura 300 milioni, un conto è una compagnia che fattura 3 miliardi; un conto è una compagnia che conta 18 aeromobili; un conto è una compagnia che ne conta 113. In secondo luogo,

collega, il direttore generale Zeni è la terza volta che arriva in Alitalia (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*); se le altre due sono rimaste così nascoste da dire che è la prima volta che arriva, forse non sono state presenze così incisive e speriamo che lo sia di più la prossima.

Non abbiamo avuto risposte sulle alleanze.

È innegabile che alcuni esponenti di questa maggioranza abbiano fatto di tutto, anche fuori dagli schemi convenzionali, per tifare Lufthansa invece che Delta, magari dimenticandosi di dire che qui siamo ad autorizzare un prestito ponte di 400 milioni e uscire dall'alleanza atlantica ne costerebbe in un anno 480 di milioni.

Oltre che all'esterno, non abbiamo avuto risposte neanche sulla strategia nazionale e interna. È possibile che l'amministratore delegato di Ferrovie Battisti vada in Commissione alla Camera e dica che non l'ha contattato nessuno? È possibile che debba intervenire un Ministro per dire che magari è il caso di coinvolgere Ferrovie e che il commissario Leogrande arrivi tranquillamente a dire che effettivamente l'ha incontrato, anche se non si è capito se ufficialmente o no? Pare abbia detto che, secondo lui, un ragionamento a titolo personale con le Ferrovie dello Stato va fatto. A noi non interessa cosa pensa a titolo personale il commissario; ci interessa conoscere la linea del Governo e la posizione ufficiale dell'azienda. Questo è il punto. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). L'opinione personale la può tranquillamente esprimere con quattro amici al bar, ma non può venire a dircela in una Commissione del Senato. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*).

Per quanto riguarda il personale, non si gioca con la vita delle persone come si gioca così con le parole. Il direttore Zeni - tre volte gli abbiamo chiesto se esclude gli esuberanti, ma è stato più bravo di San Pietro - ha detto una cosa diversa, e vi invito a rileggere il suo intervento: alla luce dei fatti, per come stanno le cose attualmente e non essendo ancora partita l'analisi, esclude i numeri riportati a oggi sui giornali. Un conto è dire che si escludono i numeri ipotizzati ora e un conto è dire che sicuramente non ci saranno esuberanti. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az*). A precisa domanda, nessuno ha escluso gli esuberanti. Visto che le parole hanno un senso, un conto è dire che si prendono in considerazione i livelli occupazionali e un altro è garantire i livelli occupazionali. Si è detto degli aeromobili e della manutenzione. Certo, se mandiamo gli aerei a fare manutenzione a Singapore o a Dubai, è un problema. Si è detto che le rotte per Santiago del Cile non hanno mai prodotto utili e, allora, va bene rivedere, ma non dismettere.

Mi avvio alla conclusione dicendo perché vale la pena insistere. Non è accanimento terapeutico: Alitalia è oggi una società che ha, comunque, aumentato gli utili nel 2018, nel 2019, che li sta ora aumentando e che ha visto aumentare i ricavi sui biglietti venduti *on line*, che ha rotte come Tokyo passate da meno 25 milioni a più 10 milioni di attivo. Si può fare se ci si crede e non con un atteggiamento rinunciatario come quello - me ne dispiaccio - del ministro Patuanelli. Non accettiamo che dica che sul fronte dei ricavi non si può far nulla. Riteniamo che anche in merito si possa fare.

L'unico rammarico è non aver potuto esprimere in detta sede queste considerazioni al *premier* Conte con le sue *pochette*. Magari gli avremmo consigliato una spilletta a tema, trattandosi di volo, ma non a forma di nobile

aquila - è quella che spesso viene associata al volo - piuttosto a forma di struzzo, che è sempre un uccello, ma più in linea con la politica del suo Governo, perché non spicca il volo e di fronte ai problemi mette la testa sotto la sabbia, come sta facendo il Governo Conte su Alitalia. (*Applausi dal Gruppo L-SP-PSd'Az. Congratulazioni*).

LUPO (*M5S*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUPO (*M5S*). Signor Presidente, gentili colleghi, vorrei iniziare a fare un'analisi e una panoramica del contesto del trasporto aereo.

Parliamo di un mercato globale, fortemente competitivo, connotato da alta interdipendenza, con fornitori strategici e figure altamente specializzate e, non ultimo, ovviamente regolamentato. È il settore in cui opera anche Alitalia e non solo.

Credo che non serva dirvi, come già anticipato nella premessa principale, che il più grande vettore aereo nazionale, la compagnia di bandiera, nel corso degli ultimi quindici, vent'anni è stato martoriato non solo dalla poca lungimiranza strategica, ma anche da piani costantemente in ritardo con l'evoluzione dei modelli, dall'inesperienza manageriale - quest'ultima non è per niente comprensibile, considerati gli stipendi elargiti - e, in parte, da quella politica; è comprensibile, ma non deve essere dimenticato che la politica è responsabile della regia di sistema.

Questo poco edificante quadro ha fatto sì che Alitalia, anziché generare utili in questi anni di profitti *record*, si sia ritrovata ad affrontare una crisi dopo l'altra, con tutte le conseguenze che conosciamo bene, che riguardano i dipendenti, i gestori aeroportuali, i fornitori, l'intero indotto. E non dimentichiamo ovviamente i cittadini italiani, chiamati, anche loro, a pagare errori altrui, ritrovandosi senza un forte vettore di compagnia di bandiera.

Il trasporto aereo è in crescita, sì, ma vede una maggiore e costante competizione. Questa maggiore concorrenza genera - come potrete immaginare - una forte pressione sui proventi, che ammette come uniche strade per sopravvivere una forte disciplina sul lato dei costi e, soprattutto, l'indispensabile presenza di un sistema Paese efficiente ed efficace in termini regolamentari.

La forte concorrenza, l'aumento del costo del carburante - principale voce di costo dentro la compagnia aerea finanche il 30 per cento del costo operativo - e la pregressa mancanza di una strategia infrastrutturale del Paese sono tutti elementi che hanno compresso e comprimono fortemente le marginalità, spingendo sempre più verso l'alto il *break-even load factor*, ovvero l'indice di riempimento dei voli, per ammortizzare i costi.

Cosa ne deriva? Certamente occorre tenere sotto controllo i costi e avere un modello di *business* nuovo ed efficiente, un'azienda dinamica e reattiva al mercato, ma anche un sistema coordinato, un Paese alle spalle. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Dico ciò non per amore dello statalismo fine a se stesso, ma semplicemente guardando quello che avviene negli altri Paesi europei: nessuno abbandona i propri vettori; nessuno permette una selvaggia concorrenza in cui ognuno è libero di fare quel che vuole, prendendo soldi dagli aeroporti, anch'essi pubblici, lasciando poi allo Stato la gestione delle macerie di un sistema quasi darwiniano. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Gli ultimi casi in Europa di *turnaround* sono stati caratterizzati da grandi investimenti aziendali, una forte disciplina sui costi - come abbiamo già detto - con un Paese regista, e un consolidamento di mercato, su cui mi soffermo un attimo. Come le altre *major*, Alitalia fa fatica a stare in piedi da sola, quel famoso *stand-alone* che si usava anni fa.

Ecco una rapida panoramica di come si comportano nel resto del mondo. Negli Stati Uniti, ma recentemente anche in Sudamerica, la strada del consolidamento è già stata ampiamente percorsa. Vi sono tre mega *global carrier hub oriented*, cioè gruppi nati da fusioni e acquisizioni, quali American Airlines con US Airways, United con Continental Airlines e Delta Air Lines con Northwest Airlines. C'è poi un grande *low cost*. Questi quattro vettori praticamente controllano ben l'80 per cento del mercato domestico; il restante 20 per cento è controllato ovviamente delle piccole compagnie *low cost* che generano l'*ultra low cost*. Lavorano bene entrambe le tipologie.

Il mercato europeo, viceversa, vede ben 19 vettori aerei sopra i 20 milioni di passeggeri annui, con il mercato *low cost* in avvicinamento al 50 per cento del trasportato. Vi sono tre mega gruppi *hub oriented* e qui c'è il consolidamento: IAG con British Airways, Iberia, Vueling e Air Europa; poi c'è Air France con KLM, quasi in crisi, e Lufthansa con Austrian Airlines, Brussels Airlines and Swiss International Air Lines; Alitalia da sola. Insieme controllano a stento il 50 per cento del mercato europeo; quattro vettori *legacy*, che sono *charter* turistici, e sei vettori *low cost*, di cui tre indipendenti.

L'Europa, quindi, presenta uno scenario alquanto frammentato che sta creando non pochi problemi ai propri vettori (intendo fallimenti). È di questi giorni un'altra crisi, quella di Flybe nel Regno Unito, che sta costringendo lo Stato britannico a intervenire in suo aiuto. Si aggiungano i fallimenti di Air Berlin, Thomas Cook, Fly British Midland, Monarch Airlines, Lauda, Aigle Azur - sicuramente ne ho dimenticati alcuni - e quelli passati di Iberia e Sabena, salvati *in extremis*, o dopo il fallimento, da British Airways e Lufthansa. Non dimentichiamo le crisi attuali, come quella di Alitalia, Austrian Airlines e Air France-KLM.

Oggi però abbiamo degli elementi: lo Stato italiano non intende far fallire l'Italia, ma nemmeno farla galleggiare. Lo Stato italiano non intende abdicare al ruolo di regia di sistema. Voglio credere fortemente che il Governo supporterà gli attuali vertici di Alitalia in tutte le sedi, come anche il Governo, se sarà necessario, cercherà tutte le strade utili per traghettare Alitalia verso un futuro migliore. Per far ciò serviranno, però, persone con conoscenza del mercato aereo. Serviranno, sì. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Serviranno anche capacità negoziale e visione strategica (cosa che è mancata). Alitalia all'interno di questo quadro potrà così presentarsi a tutti i tavoli negoziali che vorrà in una posizione non di sudditanza, ma con la forza di poter scegliere l'eventuale alleato migliore e più confacente alla propria strategia. Qui

poi non si tratta tanto di spingere aprioristicamente per un potenziale *partner*. Si tratta invece di avere la lucidità e la razionalità necessarie a valutare elementi e tendenze oggettive per capire quale alleanza converrà veramente alla nostra compagnia di bandiera. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Si deve parlare con tutti - questo è certo - ma tenendo conto di alcune variabili. Quindi, va bene parlare con Air France, che potrebbe essere vista come lo sbocco naturale, seppure - lasciatemi dire - in passato ci abbia rubato più di qualche passeggero verso il suo *hub*. Ad ogni modo, si potrebbe dire che Air France, anche per i tentativi passati, potrebbe essere il socio naturale. La principale sfida, però, paradossalmente non è di Alitalia, ma di Air France: lo può fare davvero?

Lufthansa potrebbe essere il completamento del mercato: Alitalia ha un controllo del mercato di lungo raggio da Bologna in giù, Lufthansa da Bologna in su.

L'unione delle due significherebbe dar vita al primo vero vettore italiano, il primo gruppo europeo, il terzo al mondo, portando Alitalia dentro un mercato globale.

L'integrazione con Lufthansa ovviamente richiederebbe tempo: si parlerebbe, infatti, di un cambio di cultura aziendale, di procedure, di sistemi commerciali e operativi nuovi. In questa ipotesi dovrà essere chiaro che Alitalia andrà non ridimensionata, bensì dimensionata per crescere e recuperare quelle fette di mercato perdute in passato a causa di soci furbi e incapacità varie.

Con British Airways, sarebbe uno sparigliamento e sarebbe anche alquanto difficile, visto che fa parte di un gruppo che ha già avviato un grossissimo consolidamento nell'Ovest dell'Europa.

Quindi quale visione per il futuro di Alitalia? Il nuovo posizionamento di Alitalia, in questa visione di consolidamento, dovrebbe focalizzarsi finalmente sulle attività di lungo raggio rivedendo i collegamenti da e per Nord e Sud America e Africa, riservando collegamenti mirati verso l'Asia (Giappone, Corea e Cina). In tal caso, potrebbe anche retrocedere una piccola parte di breve raggio, ma tramite accordi di *partnership* selettivi. Così facendo, potrebbe riposizionare la restante flotta su tratte di medio raggio dove sussistono accordi bilaterali (Nord Africa, Russia, Medio Oriente).

È fuor di dubbio che la flotta vada assolutamente razionalizzata. Nel lungo periodo si dovrà tendere a un'unica tipologia di aeromobile - sono d'accordo con il senatore Mallegni - perché ciò riduce nettamente i costi.

Vanno riviste le tariffe dei biglietti nazionali a favore dei passeggeri, anche attraverso degli incentivi, quelle che si danno alle altre compagnie; dirigenze pagate, però per veri risultati, utili e non ricavi. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

È certamente ottima l'opportunità di integrazione con Ferrovie dello Stato, in particolare sugli scali di Malpensa e Fiumicino, potenziando l'accessibilità locale, regionale e anche dell'Alta velocità su direttrici quali Fiumicino-Firenze, Fiumicino-Napoli, Fiumicino-Bologna.

Restano però da affrontare altri tre temi. Si tende sempre a parlare di esuberi, di carrozzone, di inutilità di Alitalia, tanto ci sono gli altri vettori. Parlare di esuberi senza un piano industriale è cabala, dimenticando che dietro

quei numeri vi sono persone e famiglie. (*Applausi dal Gruppo M5S*). Sul discorso carrozzone, che dire? Anche questo è frutto di innumerevoli articoli che parlano di una compagnia che perde e non serve e di fantomatici privilegi. Sono passati trent'anni dagli ultimi privilegi. Assicuro che in Alitalia è cambiato davvero molto, ma una cosa è rimasta ancora oggi, in modo quasi inspiegabile, ovvero l'attaccamento dei lavoratori alla propria azienda. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

I fantomatici privilegi: un'assistente di volo dopo trentacinque anni di radiazioni, turni, lontananza forzata da casa anche in momenti familiari importanti come malattie e lutti, altissimo rischio di gravidanze non portate a termine, vedrà una pensione di circa 900 euro e in maternità percepisce 500 euro circa. Questi sono i privilegi. Valutate voi se sia davvero il caso di continuare su questi temi.

Ben diverso, però, per le alte dirigenze: quelli sì che guadagnano!

Per quanto riguarda l'utilità di Alitalia, pensate se domani ci svegliassimo con tutti i suoi aerei a terra, laddove vi è monopolio... (*Brusio*).

Chiedo solo la cortesia di abbassare un po' il tono, per favore, perché non riesco neanche a leggere il testo del mio intervento.

PRESIDENTE. Senatrice Lupo, le ricordo che è già al secondo minuto di recupero.

LUPO (*M5S*). Le chiedo scusa, ma non riesco a leggere.

PRESIDENTE. Concluda pure il suo intervento.

LUPO (*M5S*). Se ci svegliassimo tutti domani mattina senza gli aerei di Alitalia, molte persone rimarrebbero isolate e anche impossibilitate a viaggiare laddove c'è monopolio e questo perché non si rimpiazza la compagnia in poche ore.

Oggi c'è solo una cosa da fare - secondo me - e cioè cercare di remare tutti a favore dell'Alitalia. Io convintamente, a nome del Gruppo Movimento 5 Stelle, preannuncio il voto favorevole sul decreto-legge al nostro esame e mi auguro che si possa collaborare insieme ai sindacati in maniera unitaria, senza richiedere tavoli separati come fatto in passato, e insieme a tutti lavoratori. Sono certa che il commissario Leogrande troverà il modo di collaborare con loro.

Alitalia deve continuare a volare, ma che sia in alto e orgogliosamente. Invito tutti a votare a favore. (*Applausi dal Gruppo M5S*).

Sui lavori del Senato Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, convocazione

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, comunico che la Conferenza dei Capigruppo ha approvato integrazioni al calendario e il nuovo calendario dei lavori fino al 5 febbraio.

Domani, giovedì 30 gennaio, i lavori cominceranno alle ore 9,30 e saranno discusse ratifiche di accordi internazionali definite dalla Commissione affari esteri.

Alle ore 12 il Ministro della salute renderà un'informativa urgente sul coronavirus. Ciascun Gruppo potrà intervenire per cinque minuti.

Mercoledì 5 febbraio, alle ore 10, sarà invece discussa la mozione n. 208 sui viaggi della memoria. Seguirà la discussione della proposta di proroga della Commissione d'inchiesta sul femminicidio.

La Conferenza dei Capigruppo tornerà a riunirsi martedì 4 febbraio, alle ore 17, per definire il calendario dei lavori nelle successive giornate.

Gli emendamenti ai decreti-legge sul sistema creditizio del Mezzogiorno e sull'istituzione dei Ministeri dell'istruzione e dell'università dovranno essere presentati entro le ore 19 di venerdì 31 gennaio.

Avviso quindi i colleghi che in Aula non ci saranno votazioni martedì prossimo.

Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi oggi con la presenza dei Vice Presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato - ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento - la seguente integrazione al programma dei lavori del Senato per i mesi di gennaio e febbraio 2020:

- Documento XXII, n. 9-*bis* - Proroga del termine di cui all'articolo 1, comma 2, della deliberazione del 16 ottobre 2018, recante "Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sul femminicidio, nonché su ogni forma di violenza di genere"

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha altresì adottato - ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento - integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino al 5 febbraio:

Gio- vedi	30	gennaio	h. 9,30	- Ratifiche di accordi internazionali definite dalla Commissione affari esteri - Informativa urgente del Ministro della salute sul coronavirus (ore 12)
Mer- coledì	5	febbraio	h. 10	- Mozione n. 208, Salvini, sui "viaggi della memoria"

– Doc. XXII, n. 9-bis - Proroga della Commissione femminicidio (dalla sede redigente) (ove concluso dalla Commissione)

Gli emendamenti ai disegni di legge n. 1672 (Decreto-legge n. 142, Sostegno al sistema creditizio del Mezzogiorno) e n. 1664 (Decreto-legge n. 1, Istituzione del Ministero dell'istruzione e del Ministero dell'università e della ricerca) dovranno essere presentati entro le ore 19 di venerdì 31 gennaio.

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Romeo, la mia era solo una comunicazione. Non si apre un dibattito, anche se la cortesia non è mai troppa. Ne ha facoltà.

ROMEO (*L-SP-PSd'Az*). Signor Presidente, vorrei solo avere una conferma su una comunicazione di qualche tempo fa. Ci troveremo nella Conferenza dei Capigruppo martedì alle 17 per stabilire il calendario dal 5 febbraio in poi. Mi sembrava però che fosse già confermato anche il fatto che il 6 febbraio, alle ore 15, ci fosse il "*Premier time*". Vorremmo solo una conferma di tale comunicazione, perché dovremmo preparare le interrogazioni entro le ore 12 di mercoledì.

PRESIDENTE. Senatore Romeo, eravamo entrambi alla riunione dei Presidenti di Gruppo. Quindi, anche se l'annuncio ufficiale verrà dato martedì, è confermato in via ufficiosa che ci sarà la presenza del Presidente del Consiglio per il *question time* di giovedì pomeriggio.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 1665 (ore 17,54)

ASTORRE, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTORRE, *relatore*. Vorrei ringraziare in maniera non formale ma sostanziale tutti i membri della Commissione per il lavoro serio e sereno svolto, nonostante il testo sostanzialmente bloccato del provvedimento.

Inoltre, vorrei ringraziare il Governo, in particolare il ministro Patuanelli che è prontamente venuto in Commissione quando è stato convocato e con il quale abbiamo avuto un confronto sulla materia, e il rappresentante del Governo che ha seguito i lavori in Aula.

Last but not least vorrei anche ringraziare il personale della Commissione e dell'Aula per il lavoro svolto, come al solito preciso e puntuale. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del disegno di legge, composto del solo articolo 1.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo:

Senatori presenti	242
Senatori votanti	241
Maggioranza	71
Favorevoli	140
Contrari	1
Astenuti	100

Il Senato approva. *(v. Allegato B).*

Sulla scomparsa di Nedo Canetti

PINOTTI *(PD)*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PINOTTI *(PD)*. Signor Presidente, mio nonno viveva all'ombra dei suoi giornali, viveva dietro alle copertine dei libri: con queste parole Giorgia Canetti ieri pomeriggio, presso il cimitero di Oneglia, ha ricordato il nonno Nedo, scomparso lunedì all'età di novant'anni.

Noi qui ricordiamo l'uomo politico, il senatore Nedo Canetti. Aveva compiuto da poco novant'anni. La sua biografia è quella di una certa Italia, che prende vita dopo la guerra: la fondazione della Repubblica, la ricostruzione, la rinascita dei partiti e dei sindacati, le lotte operaie e contadine, la voglia di conoscere. E questo ritorna anche nelle parole che ha pronunciato la nipote ricordando il nonno.

Maestro di scuola elementare, lascia le aule e anche lo *status* sociale che allora quella professione garantiva per dedicarsi alla politica e alle sue istituzioni. Anche oggi è importantissimo il ruolo di maestro, ma spesso non è considerato come era allora. Entra nel PCI di Togliatti e del suo conterraneo Natta - sono entrambi di Imperia - e fu consigliere comunale e provinciale dal 1951 al 1972. Nel 1972 viene eletto per la prima volta senatore della Repubblica e sarà rieletto per altri due mandati dal 1977 al 1983. È stato anche responsabile nazionale dello sport per il Partito Comunista Italiano.

Scriveva su «l'Unità», tenendo una rubrica sportiva, ma occupandosi anche di cronache parlamentari. Scrisse migliaia di articoli e «l'Unità» per lui

fu non soltanto il giornale su cui scriveva, ma potremmo dire un compagno di vita.

Senatore per dodici anni, ma qui a Palazzo Madama Nedo Canetti visse per trentasette anni; per trentasette anni, tutte le settimane, in treno da Imperia a Roma, da Roma a Imperia. Finito il suo mandato di senatore, rimase qui a lavorare al Gruppo, nelle evoluzioni che ci sono state dal PCI, PDS, DS, fino al Partito democratico, fino al 2009. Il suo lavoro era nell'ufficio stampa e lavorava con grande passione e attenzione a tutti e grande umiltà, l'umiltà della conoscenza e della profondità. Non recise mai suoi legami con i compagni di partito di Imperia. Anzi, svolse sempre con passione e consapevolezza un ruolo da dirigente saggio, fermo, saldo, sereno e combattivo, sempre disponibile all'ascolto, al dialogo e al confronto.

Con lui scompare una figura importante della sinistra, che tanto ha dato alla politica della sua città e che ha lavorato con competenza, serietà e profondità, qui nel ruolo di senatore in Commissione istruzione, poi in Commissione lavoro e in Commissione di vigilanza RAI; una vita dedicata all'impegno pubblico; una vita densa di passione, coerenza e lealtà.

Le sue analisi sono state sempre lucide, pacate, puntuali, trasmesse con la sua tranquilla saggezza.

Lascia la moglie Carla e i figli Silvio e Valeria. Mancherà molto a loro. Mancherà alla sua città. Mancherà a tutti noi che lo abbiamo conosciuto. È giusto rendergli omaggio qui in Senato, dove lui tanto ha dato e tanto ha vissuto. (*Applausi*).

PRESIDENTE. La Presidenza si unisce a questo ricordo, unitamente all'Aula intera.

Atti e documenti, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, le interpellanze e le interrogazioni pervenute alla Presidenza, nonché gli atti e i documenti trasmessi alle Commissioni permanenti ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento sono pubblicati nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ordine del giorno per la seduta di giovedì 30 gennaio 2020

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica domani, giovedì 30 gennaio, alle ore 9,30, con il seguente ordine del giorno:

- I. Discussione di Ratifiche di accordi internazionali definite dalla Commissione affari esteri
- II. Informativa urgente del Ministro della salute sul coronavirus (*alle ore 12*)

La seduta è tolta (*ore 18,01*).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (1665)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

BERNINI, MALAN, MALLEGGNI, DE SIANO, BARACHINI, BARBONI, PAGANO

Respinta

Il Senato,

premessi che:

in data 2 dicembre 2019 il Governo ha presentato il decreto-legge n. 137 del 2019, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria, assegnato in prima lettura alla Camera dei Deputati;

il decreto prevede una serie di misure per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria, confermando il finanziamento di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, già previsto dal DL n. 124/2019, ma apportando modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali ed ai poteri dell'organo commissariale, essendosi rivelate insussistenti le prospettive per addvenire alla procedura di cessione alla quale il Governo stava lavorando da tempo;

il comma 6 dell'articolo 1 dispone l'abrogazione dell'articolo 54 del decreto-legge n. 124/2019 (il cd. "DL fiscale") ancora in corso di conversione al momento dell'emanazione del decreto-legge; il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 124/2019 ha concluso l'esame in prima lettura alla Camera il 6 dicembre scorso ed è stato approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 17 dicembre 2019;

nel corso dell'esame alla Camera, in occasione del rinvio in Commissione deliberato dall'Assemblea nella seduta del 4 dicembre scorso, la Commissione finanze ha preso atto dell'abrogazione dell'articolo 54; l'articolo è stato quindi espunto dal testo rinviato all'Assemblea (A.C. 2220-A/R);

è stato inoltre presentato presso la Commissione bilancio del Senato, nel corso dell'esame in sede referente del disegno di bilancio 2020 (S. 1586), un emendamento dei relatori (numero 28.0.2000) che riproduceva il testo del provvedimento in esame; l'emendamento inoltre abrogava e faceva salvi gli effetti del decreto-legge; nella seduta del 10 dicembre 2019 della stessa, l'emendamento 28.0.2000 è stato dichiarato inammissibile per estraneità di materia;

si è così assistito ad una vera schizofrenia legislativa e governativa, in quanto per ben due volte la maggioranza ha presentato e poi stralciato la norma, alla Camera dei Deputati e al Senato;

per tali ragioni l'utilizzazione della decretazione di urgenza è palesemente impropria; tale motivazione non appare sufficiente a connotare i requisiti indispensabili di necessità e urgenza imposti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, poiché una norma per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia-Società Area Italiana S.p.A. era già stata inserita nella legge di bilancio e nel decreto fiscale collegato alla manovra finanziaria;

considerato, quindi, che non sussistono i requisiti di necessità e urgenza richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, delibera di non procedere all'esame del disegno di legge n. 1665.

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE E ALLEGATO RECANTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE AL DECRETO-LEGGE, NEL TESTO APPROVATO DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Art. 1.

1. Il decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria, è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.
2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

N.B. Approvato il disegno di legge composto del solo articolo 1.

Allegato

MODIFICAZIONI APPORTATE IN SEDE DI CONVERSIONE AL DECRETO-LEGGE 2 DICEMBRE 2019, N. 137

All'articolo 1:

al comma 2:

al primo periodo sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «entro sei mesi dall'erogazione»;

al terzo periodo, le parole: «alla legge 27 ottobre 1993, n. 432» sono sostituite dalle seguenti: «all'articolo 44 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di debito pubblico, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398»;

dopo il comma 2 è inserito il seguente:

«2-bis. L'organo commissariale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 invia alle competenti Commissioni parlamentari, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tutti i dati aggiornati relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società e, con cadenza semestrale per l'intera durata dell'amministrazione straordinaria, tutti i dati rilevanti relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società»;

al comma 3, primo periodo, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, tenendo conto dei livelli occupazionali e dell'unità operativa dei complessi aziendali»;

al comma 6, dopo il secondo periodo sono inseriti i seguenti: «Le risorse già iscritte in bilancio finalizzate ai finanziamenti di cui al comma 1, a valere sulle somme di cui all'articolo 59 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, possono essere utilizzate ai fini dell'anticipazione di tesoreria di cui al comma 2, secondo periodo. La regolarizzazione dell'anticipazione avviene tempestivamente con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa».

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 1.

(Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria)

1. Per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e alle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria con le modalità di cui ai commi 3 e 4, con decreto del Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, è concesso, nell'anno 2019, in favore delle stesse società in amministrazione straordinaria, per le loro indifferibili esigenze gestionali e per la esecuzione del piano delle iniziative e degli interventi di cui al comma 3, un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro, della durata di sei mesi.

2. Il finanziamento di cui al comma 1 è concesso con l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base, ed è restituito, per capitale e interessi, in prededuzione, con priorità rispetto ad ogni altro debito della procedura entro sei mesi dall'erogazione. Detto finanziamento può essere erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria da estinguere nel medesimo anno con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa. Le somme corrisposte in restituzione del finanziamento sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato di cui all'articolo 44 del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di debito pubblico, di cui al decreto del Presidente della Repubblica 30 dicembre 2003, n. 398.

2-bis. L'organo commissariale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 invia alle competenti Commissioni parlamentari, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, tutti i dati aggiornati relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società e, con cadenza semestrale per l'intera durata dell'amministrazione straordinaria, tutti i dati rilevanti relativi alla situazione economico-finanziaria delle medesime società.

3. Il programma della procedura di amministrazione straordinaria delle società di cui al comma 1 è integrato con un piano avente ad oggetto le iniziative

e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali delle medesime società funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di cui al comma 4, tenendo conto dei livelli occupazionali e dell'unità operativa dei complessi aziendali. L'integrazione del programma è approvata dal Ministero dello sviluppo economico ai sensi dell'articolo 60 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270.

4. Entro il termine del 31 maggio 2020, l'organo commissariale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 espleta, eventualmente anche con le modalità di cui all'articolo 4, comma 4-*quater*, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, e nel rispetto dei principi di parità di trattamento, trasparenza e non discriminazione, le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali delle medesime società in amministrazione straordinaria, quali risultanti dalla esecuzione del piano delle iniziative e degli interventi di cui al comma 3, assicurando la discontinuità, anche economica, della gestione da parte del soggetto cessionario.

5. All'articolo 37, comma 4, del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, le parole «entro sessanta giorni dalla data del predetto decreto del Ministro dello sviluppo economico per essere riassegnati ad uno o più capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'economia e delle finanze per le finalità di cui al comma 1» sono sostituite dalle seguenti «con le modalità di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 febbraio 2019, n. 12». Sono fatti salvi gli effetti già prodotti dagli atti eventualmente posti in essere in attuazione dell'articolo 37, comma 1 del citato decreto-legge n. 34 del 2019.

6. Agli oneri di cui al presente articolo, pari a euro 400 milioni per l'anno 2019, si provvede a valere sulle risorse stanziare ai sensi dell'articolo 54 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 per le finalità ivi indicate. È conseguentemente abrogato il predetto articolo 54. Le risorse già iscritte in bilancio finalizzate ai finanziamenti di cui al comma 1, a valere sulle somme di cui all'articolo 59 del decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 19 dicembre 2019, n. 157, possono essere utilizzate ai fini dell'anticipazione di tesoreria di cui al comma 2, secondo periodo. La regolarizzazione dell'anticipazione avviene tempestivamente con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

EMENDAMENTI E ORDINI DEL GIORNO

1.1

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

Respinto

Al comma 1 sostituire le parole da: «Per consentire» fino a: «commi 3 e 4» con le seguenti:

«Al fine di pervenire al rilancio della Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e delle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria e di assicurare la continuità del servizio svolto dalle stesse,».

Conseguentemente, sopprimere i commi 3 e 4.

1.2

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Ritirato

Al comma 3 sostituire le parole: «tenendo conto dei livelli occupazionali e dell'» con le seguenti: «preservando i livelli occupazioni e l'»

1.3

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

Respinto

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

«3-bis. Gli interventi di riorganizzazione di cui al comma 3 dovranno riguardare, in ogni caso:

a) la riduzione delle tipologie degli aeromobili attualmente in dotazione alla flotta;

b) la riorganizzazione del personale di terra anche mediante impiego in nuovi servizi innovativi per i passeggeri, da creare anche mediante investimenti mirati».

1.4

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Respinto

Sopprimere il comma 5.

1.5

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Respinto

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. L'organo commissariale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 svolge le sue funzioni nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili alla data di nomina del medesimo organo, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e senza alcun ulteriore aggravio finanziario a carico delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1.».

G1.100

D'ARIENZO, SANTILLO, VONO, DE FALCO, STEGER, LUPO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria (A.S. 1665),

premessi che,

il decreto-legge in esame prevede misure per assicurare, nei prossimi mesi, la continuità operativa di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., entrambe in amministrazione straordinaria, attraverso la concessione di un nuovo finanziamento a titolo oneroso di ammontare pari a 400 milioni di euro della durata di sei mesi;

il prestito è finalizzato, oltre a finanziare le indifferibili esigenze gestionali di Alitalia Spa e Alitalia Cityliner Spa, a favorire l'esecuzione, da parte dell'organo commissariale, di un piano di iniziative ed interventi funzionali all'efficientamento delle strutture utile alla tempestiva definizione del programma per il trasferimento dei complessi aziendali;

nello specifico, il provvedimento prevede che il programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali dovrà essere integrato con un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., funzionali a pervenire al trasferimento dei complessi aziendali delle società medesime;

l'organo commissariale della società, entro il 31 maggio 2020, dovrà pertanto espletare le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali quali risultanti dal nuovo piano delle iniziative e interventi, assicurando la continuità produttiva dello stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, anche con riferimento alla garanzia di adeguati livelli occupazionali,

tutto ciò premesso,

impegna il Governo a garantire, anche a seguito delle iniziative e degli interventi funzionali all'efficientamento delle strutture di Alitalia S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A., utili alla tempestiva definizione del programma per il trasferimento dei relativi complessi aziendali, il mantenimento dell'unitarietà operativa aziendale e dei livelli occupazionali e salariali del personale impiegato in tali aziende.

(*) Accolto dal Governo

G1.101

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premessi che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali

acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

stando all'ultima relazione disponibile redatta nell'ambito dell'amministrazione straordinaria, la forza lavoro occupata del gruppo Alitalia al 30 giugno 2019 - al netto di quadri, dirigenti e personale amministrativo - è di 10.663 dipendenti, di cui 3.722 unità di terra, 1.292 addetti alla manutenzione, 612 quale personale operativo, 1.430 piloti e 3.557 assistenti di volo;

la citata forza lavoro di Alitalia si caratterizza per elevati livelli di professionalità e per il *know how* sviluppato nel tempo, la cui salvaguardia è un'imprescindibile necessità,

impegna il Governo ad assicurarsi che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche misure volte alla salvaguardia dei livelli occupazionali esistenti.

(*) Accolto dal Governo

G1.200

FARAONE

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria», già approvato dalla Camera dei deputati,

premesso che,

secondo i dati pubblicati dalla stampa economica nazionale, nel corso dei 45 anni di attività Alitalia ha ricevuto quantità enormi di denaro pubblico sotto forma di aumenti di capitale, contributi, garanzie ed altre operazioni, per un importo ad oggi stimato in circa 9 miliardi e 200 milioni di euro quali risorse stanziare per "mantenere in vita" la compagnia;

difatti, sono diversi gli esborsi economici che l'Italia ha messo in atto per il salvataggio dell'azienda: tra il 1974 ed il 2007, lo Stato avrebbe speso un valore maggiore di 5 miliardi di euro, mentre tra il 2008 e il 2014 sarebbero stati sborsati ulteriori 4,1 miliardi;

venendo ai tempi più recenti, al netto di operazioni di collocamenti e negoziazioni, sono da considerare nelle cifre suddette il prestito statale del 2008 di 300 milioni e gli interventi su salari e cassa integrazione per 2,5 miliardi, i 75 milioni forniti da Poste Italiane nel 2014 e, infine, i 900 milioni di prestito stabilito dal Governo Gentiloni nel 2017. Per quest'ultima operazione, a tal proposito, la scadenza del prestito era stata prorogata varie volte, venendo infine cancellata definitivamente dal Governo Conte I;

sempre secondo i dati, nel corso della gestione commissariale - avviata a partire dal 2 maggio 2017 con lo scopo di elaborare un piano di cessione dell'attività - la compagnia avrebbe bruciato un ammontare di 837 milioni di euro;

considerato che:

il decreto in discussione concede ad Alitalia ulteriori 400 milioni, prestito che dovrà essere restituito nel termine di 6 mesi;

durante l'esame del provvedimento alla Camera, la XIV Commissione Politiche Ue ha espresso un parere favorevole al decreto con l'osservazione di rispettare un termine entro il quale prevedere la restituzione del finanziamento, in maniera da non incorrere in violazione della normativa europea in materia di aiuti di Stato, e che tale termine è stato individuato nel 31 maggio prossimo al fine di realizzare o quantomeno avviare la procedura di cessione della compagnia;

il Governo italiano non ha ancora espresso una forte e solida posizione in merito al futuro di Alitalia, addivenendo di volta in volta a soluzioni che non delineano una chiara volontà di agire in maniera risolutiva sulla questione;

la situazione drammatica in cui versa la compagnia di bandiera italiana perdura ormai da quasi tre anni e, ad oggi, non è ancora chiaro quale sarà il futuro dell'azienda, rimanendo ferma la necessità di porre un freno all'utilizzo costante di risorse pubbliche per una società che si rivela continuamente in perdita;

stando al parere di alcuni analisti, la compagnia negli anni ha registrato livelli di fatturato discreti, ma le spese hanno sempre superato i ricavi, ponendo grossi problemi per la prosecuzione dell'attività di impresa;

dal quadro sopra delineato risulta evidente come il termine del 31 maggio prossimo, fissato per la restituzione del prestito, sarà difficilmente rispettato, in considerazione delle numerose proroghe e della pregressa esperienza per il precedente prestito di 900 milioni, mai restituito;

tutto ciò premesso, impegna il Governo:

a non intraprendere in futuro operazioni di finanziamento o prestito di risorse pubbliche in favore di Alitalia, anche al fine di evitare l'apertura di una procedura di infrazione da parte delle istituzioni europee con conseguente ulteriore danno per il nostro Paese;

ad individuare nel più breve tempo possibile il partner commerciale più solido in grado di portare a compimento la procedura di cessione, anche al fine di rispettare il termine del 31 maggio e di salvaguardare nella maniera più rigorosa le posizioni lavorative dei dipendenti di Alitalia che ad oggi risultano fortemente compromesse dalla situazione di profonda incertezza in cui versa l'azienda.

G1.200 (testo 2)

FARAONE, VONO

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria», già approvato dalla Camera dei deputati,

premessi che:

secondo i dati pubblicati dalla stampa economica nazionale, nel corso dei 45 anni di attività Alitalia ha ricevuto quantità enormi di denaro pubblico sotto forma di aumenti di capitale, contributi, garanzie ed altre operazioni, per un importo ad oggi stimato in circa 9 miliardi e 200 milioni di euro quali risorse stanziare per "mantenere in vita" la compagnia;

difatti, sono diversi gli esborsi economici che l'Italia ha messo in atto per il salvataggio dell'azienda: tra il 1974 ed il 2007, lo Stato avrebbe speso un valore maggiore di 5 miliardi di euro, mentre tra il 2008 e il 2014 sarebbero stati sborsati ulteriori 4,1 miliardi;

venendo ai tempi più recenti, al netto di operazioni di collocamenti e negoziazioni, sono da considerare nelle cifre suddette il prestito statale del 2008 di 300 milioni e gli interventi su salari e cassa integrazione per 2,5 miliardi, i 75 milioni forniti da Poste Italiane nel 2014 e, infine, i 900 milioni di prestito stabilito dal Governo Gentiloni nel 2017. Per quest'ultima operazione, a tal proposito, la scadenza del prestito era stata prorogata varie volte, venendo infine cancellata definitivamente dal Governo Conte I;

sempre secondo i dati, nel corso della gestione commissariale - avviata a partire dal 2 maggio 2017 con lo scopo di elaborare un piano di cessione dell'attività - la compagnia avrebbe bruciato un ammontare di 837 milioni di euro;

considerato che:

il decreto in discussione concede ad Alitalia ulteriori 400 milioni, prestito che dovrà essere restituito nel termine di 6 mesi;

durante l'esame del provvedimento alla Camera, la XIV Commissione politiche UE ha espresso un parere favorevole al decreto con l'osservazione di rispettare un termine entro il quale prevedere la restituzione del finanziamento, in maniera da non incorrere in violazione della normativa europea in materia di aiuti di Stato, e che tale termine è stato individuato nel 31 maggio prossimo al fine di realizzare o quantomeno avviare la procedura di cessione della compagnia;

tutto ciò premesso, impegna il Governo ad individuare nel più breve tempo possibile il *partner* commerciale più solido in grado di portare a compimento la procedura di cessione, anche al fine di rispettare il termine del 31 maggio e di salvaguardare nella maniera più rigorosa le posizioni lavorative dei dipendenti di Alitalia che ad oggi risultano fortemente compromesse dalla situazione di profonda incertezza in cui versa l'azienda.

(*) Accolto dal Governo

G1.102

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

V. testo 2

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premessi che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

Alitalia dispone oggi di una flotta di 93 aeromobili, dopo una costante riduzione operata negli ultimi anni, impegnati su rotte a corto e lungo raggio, impegna il Governo ad assicurarsi che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche misure volte al mantenimento in essere dell'attuale flotta del gruppo, senza dismissioni ingiustificate, nonché al mantenimento e all'eventuale ampliamento della mappa delle destinazioni, potenziando tanto il corto quanto il lungo raggio.

G1.102 (testo 2)

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

Alitalia dispone oggi di una flotta di 93 aeromobili, dopo una costante riduzione operata negli ultimi anni, impegnati su rotte a corto e lungo raggio, impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - sia previsto non un ridimensionamento con dismissioni ingiustificate, bensì un dimensionamento propedeutico al rilancio di Alitalia.

(*) Accolto dal Governo

G1.103

CANDIANI, MONTANI, PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Respinto

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

l'aeroporto di Milano Malpensa è il primo aeroporto per traffico merci in Italia ed il secondo aeroporto per traffico passeggeri: nel 2018, infatti, sono transitati da Malpensa circa 24,7 milioni di passeggeri e 570.000 tonnellate di merci;

negli ultimi anni Alitalia ha progressivamente diminuito la sua presenza nell'aeroporto di Milano Malpensa, mantenendo soltanto alcuni collegamenti domestici (risultanti particolarmente diseconomici) e poche tratte intercontinentali (New York-JFK; Tokyo-Narita; Abu Dhabi), nonostante gli elevati coefficienti di riempimento registrati su tutti i collegamenti operati nelle tratte servite;

date le sue dimensioni e capacità, l'aeroporto di Milano Malpensa risulta al momento sottoutilizzato, laddove potrebbe essere sfruttato in maniera molto più proficua, quale *hub* per la compagnia di bandiera, così sgravando gli altri due scali lombardi (Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio) da un evidente sovraccarico, e così da servire in maniera funzionale la città di Milano (sempre più interessata da esponenziali flussi di utenti) e tutte le aree limitrofe,

impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni al potenziamento della presenza di Alitalia nell'aeroporto di Milano Malpensa, al fine di farne un *hub* strategico per i collegamenti a medio-lungo raggio della compagnia, così da accrescere la competitività di quest'ultima.

G1.104

ROMEO, ARRIGONI, AUGUSSORI, BORGHESI, SIMONE BOSSI, CALDEROLI, CANDIANI, CANTÙ, CENTINAIO, FAGGI, IWOB, EMANUELE PELLEGRINI, PERGREFFI, PIROVANO, RIVOLTA, MONTANI

V. testo 2

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

i XXV Giochi olimpici invernali si terranno, nel febbraio 2026, nelle città di Milano e Cortina d'Ampezzo, con un interessamento anche delle aree di Valtellina (SO), Val di Fiemme (TN), Baselga di Piné (TN) e Rasun Anterselva (BZ);

per l'ottimale riuscita della manifestazione sportiva, data la sua rilevanza internazionale, è necessario che il sistema infrastrutturale e trasportistico delle aree interessate sia all'avanguardia e che il servizio garantito alla comunità nazionale e internazionale sia improntato alla massima efficienza;

i principali scali aeroportuali che saranno giocoforza interessati dal massiccio flusso di utenti in entrata/uscita sono quelli siti nella regione Lombardia, ed in particolare gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo-Orio al Serio;

risulta imprescindibile il potenziamento dei predetti scali, in termini di servizi offerti a terra, e soprattutto dei collegamenti aerei in arrivo e in partenza dai medesimi,

impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni agli aeroporti siti nella regione Lombardia, al fine di potenziare i servizi (*handling* e *aviation*) garantiti dalla stessa Alitalia negli scali lombardi data la loro centralità infrastrutturale e trasportistica nell'ambito delle Olimpiadi invernali del 2026.

G1.104 (testo 2)

ROMEO, ARRIGONI, AUGUSSORI, BORGHESI, SIMONE BOSSI, CALDEROLI, CANDIANI, CANTÙ, CENTINAIO, FAGGI, IWOBÌ, EMANUELE PELLEGRINI, PERGREFFI, PIROVANO, RIVOLTA, MONTANI, D'ARIENZO (*)

Non posto in votazione ()**

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria»,

premessi che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

i XXV Giochi olimpici invernali si terranno, nel febbraio 2026, nelle città di Milano e Cortina d'Ampezzo, con un interessamento anche delle aree di Valtellina (SO), Val di Fiemme (TN), Baselga di Piné (TN) e Rasun Anterselva (BZ);

per l'ottimale riuscita della manifestazione sportiva, data la sua rilevanza internazionale, è necessario che il sistema infrastrutturale e trasportistico delle aree interessate sia all'avanguardia e che il servizio garantito alla comunità nazionale e internazionale sia improntato alla massima efficienza;

i principali scali aeroportuali che saranno giocoforza interessati dal massiccio flusso di utenti in entrata/uscita sono quelli siti nella regione Lombardia, ed in particolare gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo-Orio al Serio;

risulta imprescindibile il potenziamento dei predetti scali, in termini di servizi offerti a terra, e soprattutto dei collegamenti aerei in arrivo e in partenza dai medesimi,

impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni agli aeroporti italiani di cui si servirà Alitalia per favorire le Olimpiadi invernali del 2026, a partire da quelli siti nelle regioni Lombardia e Veneto, al fine di potenziare i servizi (*handling* e *aviation*) garantiti dalla stessa Alitalia nei suddetti scali, data la loro centralità infrastrutturale e trasportistica nell'ambito delle Olimpiadi.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

(**) Accolto dal Governo

G1.105

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

V. testo 2

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n.137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria,

premesso che:

il decreto-legge in esame dispone la concessione, nell'anno 2019, in favore di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e delle altre società dello stesso gruppo, di un ulteriore finanziamento di 400 milioni di euro, per la durata di 6 mesi, per consentire il trasferimento dei complessi aziendali ad essa facenti capo;

la questione di Alitalia si protrae da oltre undici anni e i tentativi di ristrutturazione della compagnia aerea italiana che in questo lungo arco temporale sono stati esperiti attraverso l'uso reiterato dei decreti-legge, non hanno, ad oggi, fornito alcuna garanzia di soluzioni concrete e definitive per il rilancio della stessa, traducendosi in una sovrapposizione di prestiti temporanei;

una seria opera di ristrutturazione dovrebbe piuttosto porre la compagnia aerea in grado di competere in modo più efficace sul mercato dei trasporti, spostando l'orientamento verso una posizione di mercato diversificata rispetto a quella tradizionalmente perseguita da Alitalia e finalizzata a garantire la continuità aziendale;

se si guarda ai numeri della compagnia Alitalia - flotta di 118 aerei, 26 sul lungo raggio e 92 sul breve e medio raggio, per 400 mila ore di volo; i ricavi sono poco più di 3 miliardi; perdite per oltre 300 milioni di euro annui; costo del lavoro che incide per il 19,1 per cento; 11.601 dipendenti, di cui 10.711 a tempo pieno, al lordo della CIGS; 21 milioni e 491 mila passeggeri, di cui 2,7 milioni sul lungo raggio coefficienti di occupazione al 79,2 per cento; puntualità all' 83,2 per cento; regolarità al 99,6 per cento - emerge come si dovrebbero approfondire maggiori sforzi per cambiare radicalmente l'obiettivo strategico, in direzione di un nuovo assetto per la sua gestione e di un atteggiamento diverso e più convincente sulla strada di un reale risanamento economico;

in luogo della cessione - "svendita" - della compagnia aerea italiana, un suo rilancio è ancora possibile e per noi indispensabile ed è perseguibile attraverso scelte di lungo periodo finalizzate alla continuità aziendale, che inevitabilmente devono prevedere:

1) la riduzione delle tipologie di aeromobili, in flotta, analogamente ad altre compagnie, nazionali e internazionali, consentendo così economie nei costi del personale tecnico e di cabina e nei costi di manutenzione;

2) la individuazione di un modello di *business* di riferimento sulla base del quale Alitalia possa ristrutturarsi, prendendo atto della difficoltà di gestire le due dimensioni differenti (corto raggio verso lungo raggio e voli *low cost*) all'interno della stessa compagnia, come l'esperienza degli ultimi anni dimostra;

3) la salvaguardia occupazionale che necessita di condizioni stabili sulla base delle quali la società aeroportuale possa organizzare le proprie risorse per assicurare investimenti che garantiscano la crescita della capacità infrastrutturale, un potenziamento della qualità dei servizi e una migliore interconnessione aerea sui territori serviti,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative e adottare misure che in un'ottica di salvaguardia e di rilancio della compagnia di bandiera italiana - strumento per accompagnare una crescita e uno sviluppo del turismo nel nostro Paese - tengano insieme l'interesse del Paese, della società, degli utenti e ovviamente dei lavoratori, cercando di allinearli il più possibile;

ad agevolare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino l'istituzione di un Comitato parlamentare per il monitoraggio e controllo delle procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio di Alitalia S.p.a., composto da cinque senatori e da cinque deputati.

G1.105 (testo 2)

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

Non posto in votazione (*)

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n.137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria,

premesso che:

il decreto-legge in esame dispone la concessione, nell'anno 2019, in favore di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e delle altre società dello stesso gruppo, di un ulteriore finanziamento di 400 milioni di euro, per la durata di 6 mesi, per consentire il trasferimento dei complessi aziendali ad essa facenti capo;

la questione di Alitalia si protrae da oltre undici anni e i tentativi di ristrutturazione della compagnia aerea italiana che in questo lungo arco temporale sono stati esperiti attraverso l'uso reiterato dei decreti-legge, non hanno, ad oggi, fornito alcuna garanzia di soluzioni concrete e definitive per il rilancio della stessa, traducendosi in una sovrapposizione di prestiti temporanei;

una seria opera di ristrutturazione dovrebbe piuttosto porre la compagnia aerea in grado di competere in modo più efficace sul mercato dei trasporti, spostando l'orientamento verso una posizione di mercato diversificata rispetto a quella tradizionalmente perseguita da Alitalia e finalizzata a garantire la continuità aziendale;

se si guarda ai numeri della compagnia Alitalia - flotta di 118 aerei, 26 sul lungo raggio e 92 sul breve e medio raggio, per 400 mila ore di volo; i ricavi sono poco più di 3 miliardi; perdite per oltre 300 milioni di euro annui; costo del lavoro che incide per il 19,1 per cento; 11.601 dipendenti, di cui 10.711 a tempo pieno, al lordo della CIGS; 21 milioni e 491 mila passeggeri, di cui 2,7 milioni sul lungo raggio coefficienti di occupazione al 79,2 per cento; puntualità all' 83,2 per cento; regolarità al 99,6 per cento - emerge come si dovrebbero approfondire maggiori sforzi per cambiare radicalmente l'obiettivo strategico, in direzione di un nuovo assetto per la sua gestione e di un atteggiamento diverso e più convincente sulla strada di un reale risanamento economico;

il rilancio della compagnia è ancora possibile e per noi indispensabile ed è perseguibile attraverso scelte di lungo periodo finalizzate alla continuità aziendale, che inevitabilmente devono prevedere:

1) la riduzione delle tipologie di aeromobili, in flotta, analogamente ad altre compagnie, nazionali e internazionali, consentendo così economie nei costi del personale tecnico e di cabina e nei costi di manutenzione;

2) la individuazione di un modello di *business* di riferimento sulla base del quale Alitalia possa ristrutturarsi, prendendo atto della difficoltà di gestire le due dimensioni differenti (corto raggio verso lungo raggio e voli *low cost*) all'interno della stessa compagnia, come l'esperienza degli ultimi anni dimostra;

3) la salvaguardia occupazionale che necessita di condizioni stabili sulla base delle quali la società aeroportuale possa organizzare le proprie risorse per assicurare investimenti che garantiscano la crescita della capacità

infrastrutturale, un potenziamento della qualità dei servizi e una migliore interconnessione aerea sui territori serviti,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative e adottare misure che in un'ottica di salvaguardia e di rilancio della compagnia di bandiera italiana - strumento per accompagnare una crescita e uno sviluppo del turismo nel nostro Paese - tengano insieme l'interesse del Paese, della società, degli utenti e ovviamente dei lavoratori, cercando di allinearli il più possibile.

(*) Accolto dal Governo

G1.106

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

Respinto

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria,

premesso che:

il decreto-legge in oggetto prevede la concessione nell'anno 2019 di un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, in favore di Alitalia S.p.a. e delle altre Società del gruppo in amministrazione straordinaria, per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo alle stesse;

alla società Alitalia S.p.A., in amministrazione straordinaria dal 2 maggio 2017, sono stati concessi, oltre ai 400 milioni previsti dal decreto in oggetto, finanziamenti a titolo oneroso per 600 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 50 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, incrementati di 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172;

nonostante gli interventi adottati negli anni la crisi aziendale di Alitalia non è stata superata;

occorre quindi mettere in campo iniziative finalizzate a garantire la continuità aziendale della compagnia, coinvolgendo il Parlamento nelle attività di monitoraggio e controllo degli interventi stessi,

delibera:

di avviare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino l'istituzione di un Comitato parlamentare per il monitoraggio e controllo delle procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio di Alitalia S.p.a. composto da cinque senatori e da cinque deputati.

EMENDAMENTI TENDENTI AD INSERIRE ARTICOLI AGGIUNTIVI
DOPO L'ARTICOLO 1

1.0.1

MALLEGNI, ALFREDO MESSINA

Ritirato

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Comitato parlamentare di controllo sul rilancio di Alitalia S.p.A.)

1. È istituito il Comitato parlamentare per il controllo sul rilancio di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A., composto da cinque senatori e da cinque deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, su designazione dei gruppi parlamentari, in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, garantendo comunque la rappresentanza paritaria della maggioranza e delle opposizioni. L'Ufficio di Presidenza, composto dal Presidente, da un Vice-presidente e da un Segretario, è eletto dai componenti del Comitato a scrutinio segreto.

2. L'attività e il funzionamento del Comitato sono disciplinati da un regolamento interno approvato dal Comitato stesso prima dell'inizio dei propri lavori.

3. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento del Comitato sono posti per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

4. Il Comitato monitora le procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. e a garantire la continuità aziendale della stessa. Può richiedere all'organo commissariale e al Governo tutta la documentazione che ritiene necessaria all'espletamento della propria funzione di controllo. Può richiedere l'audizione dell'organo commissariale, dei ministri competenti, di tutti i soggetti coinvolti nelle procedure di cessione.

5. L'attività del Comitato cessa con la fine della legislatura nel corso della quale è stato istituito.».

1.0.2

RUFA, PERGREFFI, BRIZIARELLI, CAMPARI, CORTI

Respinto

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Trattamenti economici di equità nel settore del trasporto aereo)

1. Al fine di contrastare forme di competizione salariale a ribasso in un settore caratterizzato da elevati standard di sicurezza, nonché di individuare un parametro esterno di commisurazione per definire la proporzionalità e la sufficienza del trattamento economico ai sensi dell'articolo 36 della Costituzione, i vettori e le imprese che operano e impiegano il personale sul territorio italiano che sono assoggettate alle autorizzazioni e alle certificazioni previste dalla normativa EASA e dalla normativa nazionale ed al monitoraggio di ENAC secondo le norme vigenti, applicano ai propri dipendenti i trattamenti economici complessivi non inferiori a quelli stabiliti dal contratto collettivo nazionale del trasporto aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale.».

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO COMPRENDENTE
LE MODIFICAZIONI APPORTATE DALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Articolo 2.

(Entrata in vigore)

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

Allegato B**Parere espresso dalla 5a Commissione permanente sul disegno di legge n. 1665 e sui relativi emendamenti**

La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge e acquisiti gli elementi informativi contenuti nella relazione tecnica aggiornata, nel presupposto che dal comma 5 dell'articolo 1 non derivino effetti onerosi connessi alla soppressione del termine di sessanta giorni per il versamento all'entrata del bilancio dello Stato degli interessi sui finanziamenti già concessi ad Alitalia, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo.

In merito agli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, esprime parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.1, 1.3, 1.0.1 e 1.0.2.

Sui restanti emendamenti il parere è non ostativo.

VOTAZIONI QUALIFICATE EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
<u>1</u>	Nom.	Disegno di legge n. 1665. votazione questione pregiudiziale	210	209	045	041	123	083	RESP.
<u>2</u>	Nom.	DDL n. 1665. Em. 1.1, Mallegni e Alfredo Messina	246	245	050	053	142	098	RESP.
<u>3</u>	Nom.	DDL n. 1665. Em. 1.3, Mallegni e Alfredo Messina	247	246	050	055	141	099	RESP.
<u>4</u>	Nom.	DDL n. 1665. Em. 1.4, Pergreffi e altri	247	246	043	061	142	102	RESP.
<u>5</u>	Nom.	DDL n. 1665. Em. 1.5, Pergreffi e altri	244	243	002	101	140	121	RESP.
<u>6</u>	Nom.	DDL n. 1665. ODG G1.103, Candiani e altri	250	249	002	104	143	124	RESP.
<u>7</u>	Nom.	DDL n. 1665. ODG G1.106, Mallegni e Alfredo Messina	250	249	002	103	144	124	RESP.
<u>8</u>	Nom.	DDL n. 1665. Em. 1.0.2, Rufa e altri	250	249	002	104	143	124	RESP.
<u>9</u>	Nom.	DDL n. 1665. votazione finale	242	241	100	140	001	071	APPR.

- Le votazioni annullate e quelle in cui è mancato il numero legale non sono riportate

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante									
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Abate Rosa Silvana	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Accoto Rossella	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Agostinelli Donatella	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Aimi Enrico									
Airola Alberto	C	C	F	C	C	C	C	C	F
Alberti Casellati Maria Elisab									
Alderisi Francesca	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Alfieri Alessandro	C	C	C	C	C	C	C	C	
Anastasi Cristiano	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Angrisani Luisa	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Arrigoni Paolo		A	A	F	F	F	F	F	A
Astorre Bruno	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Auddino Giuseppe	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Augussori Luigi	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Bagnai Alberto	A	A	A	F	F	F	C	F	A
Balboni Alberto	F	F	F	F	F	F	F	F	A
Barachini Alberto	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Barbaro Claudio									A
Barboni Antonio	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Battistoni Francesco									
Bellanova Teresa	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Berardi Roberto									
Bergesio Giorgio Maria	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Bernini Anna Maria									
Bertacco Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Berutti Massimo Vittorio	F	F	F	A		F	F	F	A
Biasotti Sandro Mario		F	F	A	F	F	F	F	A
Binetti Paola	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Bini Caterina	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Biti Caterina	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Bogo Deledda Vittoria F. M.	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Boldrini Paola	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Bongiorno Giulia	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bonifazi Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Bonino Emma									
Borghesi Stefano	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Borgonzoni Lucia									
Bossi Simone	A	A	A	F	F	F	F	F	A

185ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Gennaio 2020

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante									
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Misiani Antonio	M	C	C	C	C	C	C	C	
Modena Fiammetta	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Moles Rocco Giuseppe	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Mollame Francesco	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Montani Enrico	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Montevecchi Michela		C	C	C	C	C	C	C	F
Monti Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Moronese Vilma	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Morra Nicola		C	C	C	C	C	C	C	F
Nannicini Tommaso	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Napolitano Giorgio	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Nastri Gaetano	F	F	F	F	F	F	F	F	
Naturale Gisella	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Nencini Riccardo	C	C	C	C	C	C	C	C	
Nisini Tiziana	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Nocerino Simona Nunzia	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Nugnes Paola	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Ortis Fabrizio	M	M	M	M	M	M	M	M	F
Ostellari Andrea	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pacifico Marinella	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pagano Nazario	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Papatheu Urania Giulia Rosina	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Paragone Gianluigi		C	C	C	C	C	C	C	F
Parente Annamaria	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Paroli Adriano	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Parrini Dario	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Patuanelli Stefano	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pavanelli Emma	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pazzaglini Giuliano	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pellegrini Emanuele	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pellegrini Marco	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pepe Pasquale	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pergreffi Simona	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Perilli Gianluca	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Perosino Marco	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Pesco Daniele	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Petrenga Giovanna	F	F	F	F	F	F	F	F	A
Petrocelli Vito Rosario	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pianasso Cesare	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Piano Renzo									
Piarulli Angela Anna Bruna	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pichetto Fratin Gilberto	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Pillon Simone	A					F	F	F	A
Pinotti Roberta		C	C	C	C	C	C	C	F
Pirovano Daisy	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pirro Elisa	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pisani Giuseppe	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Pisani Pietro	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pittella Giovanni Saverio	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Pittoni Mario	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Pizzol Nadia	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Presutto Vincenzo		C	C	C	C	C	C	C	F
Pucciarelli Stefania	A	A	A	F	F	F	F	F	A

185ª Seduta

ASSEMBLEA - ALLEGATO B

29 Gennaio 2020

(F)=Favorevole (C)=Contrario (A)=Astenuto (V)=Votante (s)=Subentrante (M)=Cong/Gov/Miss (P)=Presidente (R)=Richiedente la votazione e non votante									
Nominativo	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Turco Mario	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Unterberger Juliane		C	C	C	C	C	C	C	F
Urraro Francesco	A	A	A	F	F	F	F	F	A
Urso Adolfo	F	F	F	F	F	F	F	F	A
Vaccaro Sergio	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Valente Valeria	C					C	C	C	F
Vallardi Gianpaolo	M	M	M	M	M	M	M	M	A
Vanin Orietta	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Vattuone Vito	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Verducci Francesco		C	C	C	C	C	C	C	F
Vescovi Manuel	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Vitali Luigi	F	F	F	A	F	F	F	F	A
Vono Gelsomina	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Zaffini Francesco	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Zanda Luigi Enrico	C	C	C	C	C	C	C	C	F
Zuliani Cristiano	A	A	A	F	F	F	F	F	A

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Nel corso della seduta sono pervenute al banco della Presidenza le seguenti comunicazioni:

DISEGNO DI LEGGE N. 1665:

sull'emendamento 1.3, il senatore Airola avrebbe voluto esprimere un voto contrario; sull'ordine del giorno G1.106, il senatore Bagnai avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Alderisi, Barachini, Bertacco, Bogo Deledda, Bongiorno, Bonifazi, Bossi Umberto, Bruzzone, Castaldi, Cattaneo, Ciampolillo, Ciriani, Crimi, De Poli, Dessì, Di Piazza, Giacobbe, La Pietra, Malpezzi, Margiotta, Mautone, Merlo, Misiani, Monti, Napolitano, Pittella, Renzi, Ronzulli, Saviane, Sciascia, Segre, Sileri, Turco, Vallardi e Zaffini.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Ortis e Paroli, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO; Buccarella, Fazzone, Marilotti, Rampi, Rizzotti e Vescovi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Alla ripresa pomeridiana della seduta sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Rossomando, per attività di rappresentanza del Senato; Arrigoni, Castiello, Magorno e Urso, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Ortis e Paroli, per attività dell'Assemblea parlamentare della NATO; Buccarella, Fazzone, Marilotti, Rampi, Rizzotti e Vescovi, per attività dell'Assemblea parlamentare del Consiglio d'Europa.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Ostellari Andrea, Pellegrini Emanuele, Pillon Simone, Stefani Erika, Urraro Francesco

Istituzione della giornata nazionale per le vittime degli errori giudiziari e ingiuste detenzioni (1686)
(presentato in data 29/01/2020);

senatore Marino Mauro Maria
Codice del processo tributario (1687)
(presentato in data 29/01/2020);

senatori Lannutti Elio, Perilli Gianluca, Pesco Daniele, Presutto Vincenzo, Lanzi Gabriele, Pisani Giuseppe, Ricciardi Sabrina, Pirro Elisa, Gallicchio Agnese, Pavanelli Emma, Lomuti Arnaldo, Dell'Olio Gianmauro, Accoto Rossella, Romano Iunio Valerio, Trentacoste Fabrizio, Leone Cinzia, Drago Tiziana Carmela Rosaria, Fenu Emiliano, Campagna Antonella, Pellegrini Marco, Di Nicola Primo, Mininno Cataldo, Giannuzzi Silvana, Romagnoli Sergio, Auddino Giuseppe, Corrado Margherita, Lezzi Barbara, Granato Bianca Laura, Evangelista Elvira Lucia, Paragone Gianluigi, La Mura Virginia, Mantero Matteo, Vaccaro Sergio, Anastasi Cristiano, Croatti Marco, De Lucia Danila, Angrisani Luisa, De Bonis Saverio, Martelli Carlo, Fede Giorgio, Castellone Maria Domenica, Lupo Giulia, Garruti Vincenzo, Cioffi Andrea, Mantovani Maria Laura, Santillo Agostino, Maiorino Alessandra, Ortis Fabrizio, Airola Alberto, Di Girolamo Gabriella, Puglia Sergio, Pacifico Marinella, Santangelo Vincenzo, Abate Rosa Silvana, Agostinelli Donatella, Licheri Ettore Antonio, Morra Nicola, Ferrara Gianluca, Marinello Gaspare Antonio, Vanin Orietta, Piarulli Angela Anna Bruna, D'Angelo Grazia, Girotto Gianni Pietro, Crucioli Mattia, Castiello Francesco

Modifiche al decreto legislativo 1° settembre 1993, n. 385, in materia di istituzione del reato di disastro bancario (1688)
(presentato in data 29/01/2020).

Disegni di legge, assegnazione

In sede redigente

7ª Commissione permanente Istruzione pubblica, beni culturali

Sen. Drago Tiziana Carmela Rosaria ed altri

Modifiche alla legge 8 ottobre 2010, n. 170, in materia di disturbi specifici dell'apprendimento in ambito scolastico e universitario (1286)
previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 5ª (Bilancio), 6ª (Finanze e tesoro), 11ª (Lavoro pubblico e privato, previdenza sociale), 12ª (Igiene e sanità), Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data 29/01/2020).

Disegni di legge, presentazione di relazioni

A nome della 1ª Commissione permanente Aff. costituzionali in data 29/01/2020 il senatore Parrini Dario ha presentato la relazione 1440, 307, 1022 e 1116-A sul disegno di legge costituzionale Dep. Bruno Bossio Vincenza "Modifica all'articolo 58 della Costituzione, in materia di elettorato per l'elezione del Senato della Repubblica" (1440), *C.1511 approvato in testo unificato dalla Camera dei deputati* (T.U. con C.1647, C.1826, C.1873), con proposta di assorbimento dei seguenti disegni di legge costituzionale: sen. Rampi Roberto "Modifica all'articolo 58 della Costituzione in materia di estensione del diritto di voto per l'elezione del Senato della Repubblica alle cittadine e ai cittadini che hanno compiuto diciotto anni" (307);

sen. Cerno Tommaso "Modifiche all'articolo 58 della Costituzione in materia di elettorato attivo per l'elezione del Senato della Repubblica" (1022);
sen. Calderoli Roberto "Estensione del suffragio per l'elezione del Senato" (1116).

Disegni di legge, presentazione del testo degli articoli

In data 29/01/2020 la 3ª Commissione permanente Aff. esteri ha presentato il testo degli articoli proposti dalla Commissione stessa, per il disegno di legge: "Ratifica ed esecuzione della Convenzione istitutiva dell'osservatorio Square Kilometre Array, con Allegati, fatta a Roma il 12 marzo 2019" (1376)
(presentato in data 28/06/2019).

Governo, trasmissione di atti per il parere. Deferimento

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 28 gennaio 2020, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 25 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 - lo schema di decreto legislativo recante disposizioni per l'attuazione della direttiva (UE) 2019/692 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica la direttiva 2009/73/CE relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale. (n. 147)

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 10ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il termine del 9 marzo 2020. Le Commissioni 2ª, 3ª, 5ª e 14ª potranno formulare le proprie osservazioni alla 10ª Commissione entro il 28 febbraio 2020.

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 28 gennaio 2020, ha trasmesso - per l'acquisizione del parere parlamentare, ai sensi dell'articolo 18 della legge 4 ottobre 2019, n. 117 - lo schema di decreto legislativo recante attuazione della direttiva (UE) 2017/2109 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 novembre 2017, che modifica la direttiva 98/41/CE del Consiglio, relativa alla registrazione delle persone a bordo delle navi da passeggeri che effettuano viaggi da e verso i porti degli Stati membri della Comunità, e la direttiva 2010/65/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e/o in partenza da porti degli Stati membri. (n. 148)

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, lo schema di decreto è deferito alla 8ª Commissione permanente, che esprimerà il parere entro il termine del 9 marzo 2020. Le Commissioni 3ª, 5ª

e 14ª potranno formulare le proprie osservazioni alla 8ª Commissione entro il 28 febbraio 2020.

Governmento, trasmissione di atti e documenti

La Presidenza del Consiglio dei ministri, con lettere in data 31 dicembre 2019 e 15, 16, 20 e 24 gennaio 2020, ha inviato, ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, e successive modificazioni e integrazioni, le comunicazioni concernenti il conferimento o la revoca dei seguenti incarichi:

al dottor Antonio Caponetto, dirigente di prima fascia nel ruolo della Presidenza del Consiglio dei ministri, il conferimento di incarico di Capo dell'Ufficio per le politiche in favore delle persone con disabilità;

al dottor marco Iuvinale, il conferimento di incarico di funzione dirigenziale di livello generale, nell'ambito del Ministero dell'economia e delle finanze;

all'architetto Costanza Pera, il conferimento di incarico di funzione dirigenziale di livello generale, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

ai dottori Angelo Fabiano Marano, Mariano Martone, Elisabetta Moffa e Paolo Onelli, il conferimento di incarico di funzione dirigenziale di livello generale, nell'ambito del Ministero del lavoro e delle politiche sociali;

al dottor Alessandro Lombardi, il conferimento di incarico di funzione dirigenziale di livello generale, nell'ambito del Ministero del lavoro e delle politiche sociali.

Tali comunicazioni sono depositate presso il Servizio dell'Assemblea, a disposizione degli onorevoli senatori.

Il Ministro dell'interno, con lettera in data 23 gennaio 2020, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 59 della legge 20 maggio 1985, n. 222, come modificato dall'articolo 3, comma 2, lettera a), del decreto legislativo 12 maggio 2016, n. 90, copia del decreto del Ministro dell'interno di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze di approvazione del bilancio assestato del Fondo edifici di culto per l'anno 2019, corredato dai relativi allegati.

La predetta documentazione è deferita, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 1ª e alla 5ª Commissione permanente (Atto n. 406).

Il Ministro della salute, con lettera in data 27 gennaio 2020, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, della legge 4 luglio 2005, n. 123, la relazione sullo stato delle conoscenze e delle nuove acquisizioni scientifiche in tema di malattia celiaca, riferita all'anno 2018.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 12ª Commissione permanente (*Doc. LXII, n. 2*).

Il Ministro per gli affari europei, con lettera in data 27 gennaio 2020, ha inviato, ai sensi dell'articolo 14, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, l'elenco delle procedure giurisdizionali e di precontenzioso con l'Unione europea, riferito al quarto trimestre 2019.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, a tutte le Commissioni permanenti (*Doc. LXXIII-bis, n. 8*).

Il Ministro della salute, con lettera in data 27 gennaio 2020, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 8, comma 5, del decreto-legge 18 giugno 1986, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 1986, n. 462, la relazione sull'attività di vigilanza e controllo degli alimenti e delle bevande in Italia, relativa all'anno 2018.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 12ª Commissione permanente (*Doc. LXXVI, n. 2*).

Il Ministro per gli affari europei, con lettera in data 24 gennaio 2020, ha inviato, ai sensi dell'articolo 13, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, la relazione programmatica sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per l'anno 2020.

Il predetto documento è deferito, ai sensi dell'articolo 144-*bis* del Regolamento, in sede referente, alla 14ª Commissione permanente e, per il parere, a tutte le altre Commissioni permanenti (*Doc. LXXXVI, n. 3*).

Government, transmission of acts and documents of the European Union of particular relevance in the sense of article 6, paragraph 1, of law n. 234 of 2012. Deferment

Ai sensi dell'articolo 144, commi 1 e 6, del Regolamento, sono deferiti alle sottoindicate Commissioni permanenti i seguenti documenti dell'Unione europea, trasmessi dal Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in base all'articolo 6, comma 1, della legge 24 dicembre 2012, n. 234:

Proposta di Decisione del Consiglio che autorizza gli Stati membri a ratificare, nell'interesse dell'Unione europea, la Convenzione sulla violenza e sulle molestie 2019 (Convenzione 190) dell'Organizzazione internazionale del lavoro (COM(2020) 24 definitivo), alla 3ª e alla 11ª Commissione permanente e, per il parere, alla Commissione 14ª;

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio: Dare forma alla Conferenza sul futuro dell'Europa (COM(2020) 27 definitivo), alla 1ª, alla 3ª, alla 5ª, alla 11ª e alla 13ª Commissione permanente e, per il parere, alla Commissione 14ª.

Mozioni

BINETTI, MALAN, DE POLI, SACCONI, GALLONE, FLORIS, PICHETTO FRATIN, FANTETTI, VITALI, CALIGIURI, CRAXI, TOFFANIN, BIASOTTI, MALLEGGI, CALIENDO, PAPTATHEU, FERRO, BARBONI, MESSINA Alfredo, MINUTO, CAUSIN, SERAFINI, TESTOR, DE SIANO - Il Senato,

premessi che:

le cure palliative in Italia sono un diritto di tutti, come dispone la legge n. 38 del 2010, recante "Disposizioni per garantire l'accesso alle cure palliative e alla terapia del dolore", che garantisce "l'accesso alle cure e alla terapia del dolore da parte del malato, al fine di assicurare il rispetto della dignità e dell'autonomia della persona umana, il bisogno di salute, l'equità nell'accesso all'assistenza, la qualità delle cure e la loro appropriatezza riguardo alle specifiche esigenze". Eppure, a oggi, questo diritto resta in parte solo sulla carta e troppo spesso, a causa della mancanza di risorse, il malato viene lasciato da solo con la sua famiglia davanti al dramma del dolore;

a distanza di 10 anni dall'entrata in vigore della legge esistono disparità sul territorio nazionale che gli stessi medici definiscono inaccettabili. Bisogna impegnarsi nell'estensione delle cure a tutti i malati, non solo a quelli oncologici, attivando tempestivamente le cure necessarie contro sintomi che non sarebbe possibile affrontare senza un progetto di cure palliative integrate e fornite al paziente, contemporaneamente e non alternativamente, alle altre terapie;

alla base del sapere del palliativista c'è una concezione della medicina fortemente personalizzata, che non prende in considerazione soltanto la malattia nella sua specificità, ma la persona che soffre nella sua profonda unità. Le cure devono riguardare sia i bisogni fisici del paziente che quelli psicologici, spirituali e sociali. Per questo al palliativista si chiede un'ampia cultura medica di base e una profonda attitudine al lavoro d'*équipe*, in una squadra che coinvolge infermieri, psicologi, medici, assistenti spirituali e sociali;

in una media tra il 70 e l'80 per cento delle persone che muoiono ogni anno in Italia i malati hanno bisogno di cure palliative nel loro ultimo periodo di vita: in valori assoluti si tratta di 400-500.000 persone e, di queste, il 40 per cento è costituito da malati di cancro e il 60 per cento da persone con altre malattie, come Alzheimer, patologie respiratorie croniche o malattie neurolo-

giche come la Sla o il morbo di Parkinson. Un fenomeno che aumenterà ancora nei prossimi anni, con l'incremento dell'aspettativa di vita della popolazione;

questo richiede una concreta riflessione sull'organizzazione stessa dei servizi e rende necessario investire su due livelli: potenziare i servizi specialistici e al tempo stesso implementare le competenze dei medici di famiglia, perché possano far fronte ai bisogni dei pazienti. L'approvazione della legge n. 38 del 2010 ha determinato uno sviluppo degli *hospice* (in Italia ne esistono oltre 250), ma ora la sfida è sviluppare reti locali di cure palliative, anche a livello domiciliare o nelle case di riposo; in questo modo si garantirà anche un risparmio economico per la collettività, riducendo il numero di ricoveri o di esami inappropriati;

le cure palliative, se ben somministrate, con umanità e con competenza, permettono di stare lontano da due errori gravi, anche se di segno opposto: l'accanimento terapeutico, che spesso assume carattere di accanimento diagnostico, e l'abbandono terapeutico. Dare al paziente tutto ciò di cui ha bisogno nel pieno rispetto della sua volontà, intercettando anche bisogni inespresi è compito del palliativista esperto. Per garantire tutto ciò anche il mondo accademico è chiamato a fare la sua parte. Il tavolo istituito oltre due anni fa presso il Ministero della salute per approfondire il complesso tema delle cure palliative ha tracciato un *iter* molto articolato sul piano della formazione, introducendo crediti formativi obbligatori di cure palliative e medicina del dolore. Gli studenti avranno quindi una formazione di base su questi temi, che risulterà utile nel loro percorso professionale. Una formazione che inizia negli anni universitari ma prosegue durante gli anni della specializzazione e prevede anche *master ad hoc*. Per accompagnare i malati nel momento più difficile della loro vita, nell'ultima fase, occorrono umanità, competenze e un'adeguata gestione delle risorse disponibili, sempre inferiori al fabbisogno umano ed economico;

con riferimento alla "terapia del dolore", la legge n. 38 del 2010 non ha ancora trovato piena attuazione neppure per quanto riguarda la stessa terapia. L'esperienza del dolore racchiude in sé sia una componente totalmente soggettiva, unica e irripetibile, che va affrontata in modo peculiare, paziente per paziente, sia una componente "fisica", da trattare con la tipica metodologia della medicina basata sull'evidenza. Per affrontare il "dolore totale" provato dalla singola persona nel proprio contesto socio-culturale e familiare, il medico deve porre in atto un approccio globale, che tenga conto di tutti gli aspetti fisici, psicologici, sociali, relazionali e spirituali del dolore e valorizzazione le reti amicali di sostegno e organizzando vere e proprie reti di cura;

il dolore da cancro rimane tuttora, nonostante la sempre maggiore consapevolezza degli operatori sanitari, un sintomo diffuso, ad elevato impatto sia sulle attività di vita quotidiana, sia a livello emozionale. La prevalenza del dolore cronico *post* operatorio è sottostimata nella pratica clinica, eppure si tratta di un dolore complesso, nel quale sono contemporaneamente presenti componenti di dolore somatico e dolore neuropatico, sul quale spesso si concentra l'attenzione del paziente e la superficialità del curante, che ritiene quel dolore correlato a procedure terapeutiche indispensabili;

secondo la relazione del Ministero della salute del 31 gennaio 2019: "Al momento attuale, è difficile fornire evidenze in merito all'effettiva attuazione della legge n. 38/2010 in materia di terapia del dolore. I flussi informativi in uso, infatti, non consentono di selezionare ed estrarre l'attività specificamente finalizzata al controllo del dolore in ambito ospedaliero o ambulatoriale";

ad oggi, l'unica informazione significativa sulla terapia del dolore attiene al consumo territoriale di farmaci oppioidi, registrato tramite il flusso *ex art.* 50 del decreto-legge n. 269 del 2003, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 326 del 2003, e tramite il flusso della distribuzione diretta e per conto, di cui al decreto ministeriale 31 luglio 2007 e successive modifiche. Sulla base delle evidenze considerate, i servizi di cure palliative sono in grado di ridurre i costi per la cura di persone nell'ultima fase della loro vita, attraverso una riduzione del numero e della durata dei ricoveri ripetuti e del ricorso alla terapia intensiva, delle procedure diagnostiche e degli interventi inappropriati. Questi importanti risultati coincidono con un profondo cambiamento che si sta sviluppando nell'organizzazione ed erogazione delle cure al malato fragile;

le barriere ad un corretto trattamento del dolore sono state identificate nel corso degli anni e la "Agency for health care policy and research", nelle sue linee guida nazionali di pratica clinica per il trattamento del dolore, le ha classificate in tre categorie: barriere legate al sistema, barriere legate ai professionisti e barriere legate ai pazienti e ai loro familiari. Fra le barriere di sistema si possono annoverare la bassa priorità data al trattamento del dolore e gli ostacoli normativi e regolatori all'utilizzo degli oppioidi per il dolore oncologico sebbene, nel corso degli anni, nel nostro Paese, proprio grazie alla legge n. 38, c'è stata una concreta facilitazione nella prescrizione degli oppioidi. Le barriere professionali hanno la loro radice in un approccio di cura orientato esclusivamente alla malattia, anziché in un modello di intervento mirato alla persona nella complessità delle sue esigenze. Tra le barriere correlate ai pazienti e alle loro famiglie c'è la riluttanza ad assumere farmaci antidolorifici (gli oppiacei, in particolare), in seguito alle false credenze sugli oppiacei: paura della dipendenza psicologica o timore di essere considerati tossicodipendenti, timore della tolleranza, della dipendenza fisica e degli effetti collaterali. Ragione per cui conviene che la terapia personalizzata di ogni singolo paziente sia una "*multitargeted therapy*". L'approccio palliativo con presa in carico precoce garantisce continuità di cure anche ai malati con patologie cronico-degenerative in fase avanzata, in una prospettiva di integrazione e complementarietà alle terapie "attive";

con riferimento alle cure palliative e alla sedazione profonda, il 29 gennaio 2016 è stato pubblicato il parere del Comitato nazionale di bioetica su "Sedazione palliativa profonda continua nell'imminenza della morte". Nel documento il Comitato critica l'espressione "sedazione terminale", usata in letteratura, perché ambigua ed imprecisa, e propone la terminologia "sedazione palliativa profonda continua nell'imminenza della morte" per indicare la somministrazione intenzionale di farmaci, alla dose necessaria richiesta, per ridurre il livello di coscienza fino ad annullarla, allo scopo di alleviare o abolire la percezione di un sintomo refrattario, fisico o psichico, altrimenti

intollerabile per il paziente, in condizione di imminenza della morte. Il Comitato si sofferma sulla distinzione tra sedazione profonda ed eutanasia e ritiene che la sedazione profonda continua, che si estende fino alla perdita di coscienza del paziente, vada ritenuta un trattamento sanitario e non vada confusa con l'eutanasia o con il suicidio assistito o l'omicidio del consenziente. Le condizioni indispensabili per l'attuazione della sedazione profonda sono: una malattia inguaribile in uno stadio avanzato; la morte imminente, generalmente attesa entro poche ore o pochi giorni; la presenza di uno o più sintomi refrattari o di eventi acuti terminali con sofferenza intollerabile per il paziente; il consenso informato del paziente;

la sedazione palliativa non provoca la morte. Al contrario è un atto di cura, il cui obiettivo è esclusivamente calmare il dolore quando la persona è giunta al termine della vita e i farmaci non hanno più effetto contro la sofferenza. È il primo dei punti fermi che la Società italiana di cure palliative (SICP) ha posto per diradare la confusione nata intorno al rapporto tra sedazione profonda ed eutanasia, così come spesso emerge dalle pagine di cronaca. La Società italiana di cure palliative evidenzia in modo esatto l'esistenza delle cure palliative e il diritto alla sedazione ove sia il caso, senza scambiare l'esistenza delle cure palliative con le vari forme di suicidio assistito, come se le due pratiche fossero un'alternativa analoga. Sono cose antitetiche, anche se per qualcuno può passare l'idea che la sedazione sia una forma *soft* di eutanasia. I destinatari della sedazione profonda sono malati giunti agli ultimi giorni di vita, che presentano sintomi ormai refrattari al trattamento farmacologico. La sedazione non è sempre indispensabile nel fine vita; tra i malati terminali ne ha bisogno un 20 per cento, e occorre grande competenza per somministrare la sedazione profonda, che va personalizzata con "scienza e umanità", come disse Cecily Saunders, fondatrice della cultura della palliazione;

riguardo alle cure palliative nella sentenza della Corte costituzionale, il recente dibattito legato al caso Fabo-Cappato ha indotto la Corte costituzionale ad intervenire per fare chiarezza su di un punto in cui la legge n. 38 del 2010 sulle cure palliative intercedeva la legge n. 219 del 2017 sulle disposizioni anticipate di trattamento, o meglio sul consenso informato, che ruota interamente intorno al concetto di autodeterminazione del paziente: questi può spingersi fino a rifiutare ogni tipo di trattamento, compresi quelli salvavita e la stessa nutrizione e idratazione. La Corte costituzionale, interpellata su questo aspetto concreto, ha ritenuto che la legge n. 219 del 2017 lasciasse la porta aperta ad eventuali richieste del paziente in termini di aiuto al suicidio. La sentenza della Corte afferma che il medico non è obbligato ad aiutare un paziente a togliersi la vita, ma non è punibile per il reato di aiuto nel suicidio, sempre che sia stato espletato in precedenza un percorso di cure palliative, e ha posto una serie di vincoli, entro i quali dovrà muoversi la nuova legge sul fine vita. Tra questi, l'obbligatorietà delle cure palliative e altri due vincoli: il parere del comitato etico territorialmente competente e la necessità che il tutto avvenga in una struttura sanitaria pubblica. Altro importante chiarimento: "La presente declaratoria di illegittimità costituzionale si limita a escludere la punibilità dell'aiuto al suicidio nei casi considerati, senza creare alcun obbligo di procedere a tale aiuto in capo ai medici". Nel testo della Consulta il termine "eutanasia" non ricorre mai, nemmeno una volta;

la Consulta pone come regola la tutela della vita, e come eccezione assoluta l'accoglienza delle istanze di morte, sempre e solo dopo aver esperito tutte le possibili terapie palliative. Insomma: lungi dall'obbligare il Parlamento a "sdoganare" l'eutanasia, i giudici costituzionali sembrano auspicare l'apertura di una stretta via d'uscita per un ridotto numero di casi limite, uniche situazioni nelle quali, a loro avviso, le leggi attuali non tutelano i principi sanciti dalla nostra Carta fondamentale,

impegna il Governo a valutare la possibilità di:

1) promuovere una piena attuazione della legge n. 38 del 2010 attraverso nuove politiche sanitarie per le cure palliative, funzionali a "un cambiamento di paradigma, che prevede una cura della persona, non una cura della malattia". In particolare, a tenere presenti i tre obiettivi previsti nell'articolo 1 della legge: tutela della dignità e dell'autonomia del malato, senza alcuna discriminazione; tutela e promozione della qualità della vita fino al suo termine; adeguato sostegno sanitario e socio-assistenziale della persona malata e della famiglia;

2) rendere operativa la "terapia del dolore" su tutto il territorio nazionale, considerando, alla luce della legge n. 38 del 2010, l'insieme di interventi diagnostici e terapeutici volti ad individuare e ad applicare alle forme morbose croniche idonee e appropriate terapie farmacologiche, chirurgiche, strumentali, psicologiche e riabilitative, tra loro variamente integrate, allo scopo di elaborare idonei percorsi diagnostico-terapeutici per la soppressione e il controllo del dolore;

3) promuovere per le cure palliative e la terapia del dolore una forma organica di "assistenza domiciliare", in cui si garantisca l'insieme degli interventi sanitari, socio-sanitari e assistenziali che consentono l'erogazione di cure palliative e di terapia del dolore al domicilio della persona malata, con interventi di base, coordinati dal medico di medicina generale, e interventi dell'*équipe* specialistica di cure palliative, di cui il medico di medicina generale è in ogni caso parte integrante, garantendo una continuità assistenziale ininterrotta;

4) incrementare in tutti i bilanci regionali le risorse per la diffusione delle cure palliative a favore di adulti e di bambini, per assicurare entro tre anni gli *standard* minimi di assistenza domiciliare indicati dal decreto ministeriale n. 43 del 2007 e di assistenza integrata, con le relative strutture a rete e di ospedalizzazione specializzata (*hospice*), compresi i "luoghi di sollievo" pediatrico;

5) approvare protocolli e percorsi formativi, attualmente assenti, nella programmazione nazionale, per la partecipazione del terzo settore e dei volontari, nonché delle famiglie nelle reti ospedaliere e domiciliari della palliazione, come previsto dalla legge n. 38 del 2010;

6) promuovere presso le autorità ministeriali e la Conferenza Stato-Regioni nuove linee guida e un piano tariffario specifico (DGR) per le cure palliative, stabilendo adeguati criteri di ripartizione del fondo sanitario nazionale fra le Regioni;

7) sollecitare presso le facoltà di Medicina e chirurgia una rimodulazione di tutti i corsi di laurea per le professioni sanitarie, a cominciare dagli studenti di medicina, per un sensibile incremento dei crediti dedicati alle cure

palliative, estendendoli anche alle scuole di specializzazione e istituendo appositi *master* di primo e secondo livello;

8) prevedere fondi dedicati per la ricerca nel campo delle cure palliative, considerando ambiti particolari come la *art therapy*, la musicoterapia e la psicoterapia individuale e di gruppo;

9) avviare già dal corrente anno campagne informative e di sensibilizzazione della popolazione e dei medici in ordine all'accesso alle cure palliative;

10) riconoscere, visti i contenuti della sentenza n. 242 del 2019 della Consulta, il valore delle cure palliative e del pieno dispiegamento della coscienza del medico anche in tema di disposizioni anticipate di trattamento;

11) rispettare sempre la professionalità e l'etica del personale sanitario, escludendo che la scelta "del singolo medico (...) se prestarsi, o no, a esaudire la richiesta (di fine vita) del malato" (Corte costituzionale, sentenza n. 242 del 2019) condizioni l'accesso, lo *status* o la carriera nel sistema sanitario;

12) caratterizzare e valorizzare percorsi di cura globalmente considerati, dalla diagnosi ai diversi *iter* terapeutici, includendo anche le cure palliative, a fronte di eventi intercorrenti lungo le traiettorie di malattie complesse (cancro, insufficienze d'organo, malattie degenerative);

13) istituire presso il Ministero della salute, in collaborazione con l'Istituto superiore di sanità e con la Società di cure palliative, l'osservatorio multidisciplinare sulle cure palliative.

(1-00209)

CIRIANI, RAUTI, LA PIETRA, BALBONI, BERTACCO, CALANDRINI, DE BERTOLDI, FAZZOLARI, GARNERO SANTANCHÈ, IANNONE, LA RUSSA, MAFFONI, NASTRI, PETRENGA, RUSPANDINI, TOTARO, URSO, ZAFFINI - Il Senato,

premessi che:

il regolamento (UE) n. 1169/2011, relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori, ha disciplinato i requisiti generali del sistema dell'etichettatura alimentare, fissando le caratteristiche generali relative all'informazione sugli alimenti e alle responsabilità degli operatori del settore alimentare e stabilendo, altresì, l'elenco delle indicazioni obbligatorie che devono essere riportate;

in data 8 febbraio 2018 è stato pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il decreto legislativo 15 dicembre 2017, n. 231 (entrato in vigore il 9 maggio 2018), recante la disciplina sanzionatoria per la violazione delle disposizioni del regolamento (UE) n. 1169/2011, e relativo alla fornitura di informazioni sugli alimenti ai consumatori;

il sistema di etichettatura dei prodotti alimentari ha comunque registrato nel settore produttivo e commerciale uno sviluppo e applicazione importante, seppur diversificato, in termini di metodologie e modelli informativi nutrizionali adottati e in uso tra gli operatori del settore alimentare nei diversi Stati membri;

i più noti e diffusi modelli e metodi di etichettatura comprendono il "Nordic key hole", in uso da circa 30 anni soprattutto nei Paesi scandinavi

(che classifica su scala cromatica le informazioni nutrizionali relative ai relativi alimenti), il modello "Traffic light o a semaforo", adottato nel Regno Unito prendendo spunto dal modello scandinavo precedentemente citato, che abbina la composizione principale dei 5 valori nutrizionali (calorie, grassi, sale, grassi saturi, zuccheri su 100 grammi di prodotto) ad uno dei tre colori tra rosso, giallo e verde; e ancora, l'ENL ("Evolved nutrition label", o etichetta nutrizionale "evoluta"), promossa da sei multinazionali del settore alimentare, progetto però arenato a causa delle pesanti critiche da parte di esperti e associazioni dei consumatori;

tra le varie tipologie di etichettatura alimentare sperimentate e sviluppate all'interno dell'Unione europea, il "Nutri-score", sviluppato da un centro di ricerca francese e riconosciuto dal Governo francese, è quello intorno al quale si è incentrato notevolmente il recente dibattito politico-economico ed internazionale negli ultimi mesi;

la questione ha assunto crescente rilevanza, specie in relazione alla petizione, promossa da un'associazione dei consumatori francese "UFC-Que Choisir" attraverso lo strumento della "iniziativa dei cittadini europei", mediante la quale i proponenti chiedono testualmente alla Commissione europea di "imporre l'obbligo di un'etichettatura semplificata "Nutriscore" sui prodotti alimentari, al fine di tutelare la salute consumatori e garantire che vengano loro fornite le informazioni nutrizionali di qualità";

il "Nutri-score", la cui imposizione obbligatoria a tutti gli Stati membri da parte della Commissione europea è richiesta e desiderata dai promotori della petizione, è il sistema di etichettatura dei prodotti alimentari sviluppato in Francia, che semplifica l'identificazione dei valori nutrizionali di un prodotto alimentare, utilizzando due scale correlate: una cromatica, divisa in 5 gradazioni dal verde al rosso, ed una alfabetica comprendente le cinque lettere dalla A alla E;

tale strumento è stato sviluppato da un gruppo di ricercatori francesi denominato EREN (Equipe de recherche en Epidémiologie nutritionnelle) e consiste in un sistema a punteggio, il cui fondamento sono le tabelle nutrizionali della "Food standards agency" del Regno Unito: peraltro quest'ultimo modello a sua volta (come dimostrato da autorevoli studi) non darebbe alcuna certezza nello stabilire il nesso tra il tipo di alimento e i rischi concreti per la salute;

Nutri-score è, inoltre, un marchio registrato presso l'EUIPO, vale a dire l'Ufficio per la tutela della proprietà intellettuale dell'Unione europea, dall'ANSP, Agenzia francese per la sanità pubblica (Agence nationale de santé publique), ente amministrativo pubblico sotto l'autorità del Ministero della salute francese;

tale iniziativa ha suscitato, comprensibilmente, forti reazioni a livello internazionale, oltre che nel mondo politico, anche nel settore scientifico, economico e produttivo e tra le associazioni dei consumatori, con particolare riferimento a quei profili e rilievi di perplessità, preoccupazione e giustificato allarme sotto diversi profili. Dal punto di vista scientifico, riguardo sia all'effettiva idoneità, non pacificamente riconosciuta e anzi oggetto di numerose perplessità, della stessa metodologia Nutri-score, a fornire informazioni nu-

trizionali e qualitative sugli alimenti realmente in grado di supportare la finalità di tutela della salute dei consumatori; dal punto di vista economico, con riferimento al prevedibile impatto negativo che un simile sistema di etichettatura potrebbe generare sull'economia nazionale di quei Paesi, come *in primis* l'Italia, per i quali il comparto alimentare con le sue eccellenze universalmente riconosciute rappresenta il settore di punta ed una delle principali componenti del PIL: economie che, evidentemente, risulterebbero fortemente penalizzate e svantaggiate dall'irragionevole ipotesi dell'introduzione obbligatoria e coatta di un simile sistema informativo;

alla luce delle diverse considerazioni avanzate da più voci del mondo scientifico, economico, produttivo e politico, tale sistema di etichettatura sarebbe invero molto distante dalla finalità dichiarata, volta ad un presunto e generico perseguimento di obiettivi di tutela della salute dei consumatori, mentre più verosimilmente appare molto più vicina ad uno sfacciato, quanto maldestro ed intollerabile, tentativo di pressione politica sulle istituzioni europee mascherato da "politica salutista";

un tentativo, peraltro, facilmente riconducibile all'iniziativa governativa di un singolo Stato membro, la Francia, a suo paese ed evidente vantaggio e ad altrettanto evidente e palese svantaggio di quegli Stati membri che, in ragione dell'elevata qualità e dei livelli di eccellenza della propria produzione alimentare (produzione che, per quanto riguarda l'Italia, non conosce rivali), risultano fortemente competitivi;

il rischio insito in questo sistema è quello dell'emergenza formale, in sede europea, di una politica economica e commerciale, a giudizio dei proponenti del presente atto di indirizzo oltre che sleale, anche ostile e aggressiva, idonea ad alterare la concorrenza del mercato favorendo alcune economie e penalizzandone altre, in netta contrapposizione, peraltro, con i valori e le finalità istitutive e fondative dell'Unione europea, che, vale la pena ricordare, perseguono ben altri obiettivi di rafforzamento della coesione economica e solidarietà tra gli Stati membri e dell'innalzamento dei livelli di benessere e del tenore di vita dei cittadini europei, in una logica di integrazione e solidarietà,

impegna il Governo:

1) ad attivarsi vigorosamente in sede europea mediante l'attivazione di tutti gli strumenti utili a contrastare l'ipotesi di adozione del "Nutri-score", quale sistema di etichettatura uniforme suscettibile di veicolare messaggi nutrizionali distorsivi e potenzialmente penalizzanti e dannosi per l'economia nazionale;

2) a preservare e tutelare il settore alimentare italiano e le eccellenze del *made in Italy* da possibili effetti distorsivi sulla concorrenza e sulla leale competizione economica internazionale di politiche europee e interne al mercato comune sviluppate sulla base di iniziative di singoli governi di altri Stati membri e connotate da non trascurabili elementi di ostilità e aggressività, come nel caso del Nutri-score;

3) a proporre alternativamente, in sede europea, un sistema di etichettatura dei prodotti alimentari idonea a rilanciare la fondamentale esigenza di diffondere la dieta mediterranea, riconosciuta a livello mondiale dall'UNESCO come bene immateriale transnazionale, ed integrare la proposta italiana

di un'etichettatura a batteria per gli alimenti con un richiamo visivo a tale dieta;

4) a promuovere, in sede sia europea che internazionale e globale, il riconoscimento dell'importanza delle specificità alimentari a marchio DOP e IGP ed il loro profondo valore culturale oltre che alimentare, promuovendo etichettature specifiche che valorizzino tali prodotti e li escludano o li esentino dall'obbligo di adottare sistemi che non li distinguono da qualsiasi altro prodotto alimentare privo delle caratteristiche peculiari e irripetibili che li contrassegnano.

(1-00210)

Interrogazioni

BERGESIO, CAMPARI, AUGUSSORI, CANTÙ, TOSATO, FREGOLENT, PIANASSO, STEFANI, BRIZIARELLI, LUNESU, RIVOLTA, PILLON, VALLARDI - *Al Ministro del lavoro e delle politiche sociali*. - Premesso che:

con l'entrata in vigore del decreto-legge 28 gennaio 2019, n. 4, recante "Disposizioni urgenti in materia di reddito di cittadinanza e di pensioni", convertito, con modificazioni, dalla legge 28 marzo 2019, n. 26, è stato introdotto il reddito di cittadinanza, misura di politica attiva del lavoro, di contrasto a povertà, disuguaglianza ed esclusione sociale, nonché diretta a favorire il diritto all'informazione, all'istruzione, alla formazione e alla cultura attraverso politiche volte al sostegno economico e all'inserimento sociale dei soggetti a rischio di emarginazione nella società e nel mondo del lavoro;

il reddito di cittadinanza è riconosciuto ai nuclei familiari che siano in possesso di appositi requisiti di cittadinanza, residenza e soggiorno e di determinati parametri reddituali e patrimoniali;

l'erogazione del beneficio è condizionata alla dichiarazione di immediata disponibilità al lavoro, nonché all'adesione ad un percorso personalizzato di accompagnamento all'inserimento lavorativo e all'inclusione sociale che prevede attività al servizio della comunità;

per tali finalità, i beneficiari sono tenuti a sottoscrivere presso i centri per l'impiego un patto per il lavoro o, qualora ricorrano i presupposti, un patto per l'inclusione sociale, in ragione dei quali devono assicurare la propria disponibilità alla partecipazione a progetti in ambito culturale, sociale, artistico, ambientale, formativo e di tutela dei beni comuni, da svolgere presso il medesimo Comune di residenza, mettendo a disposizione non meno di 8 ore settimanali, aumentabili fino ad un massimo di 16;

per la gestione operativa delle attività, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali è istituito il sistema informativo del reddito di cittadinanza, nel quale operano due apposite piattaforme digitali, una presso l'ANPAL per il coordinamento dei centri per l'impiego, l'altra presso il Ministero stesso per il coordinamento dei Comuni;

il piano tecnico di attivazione delle piattaforme è stato determinato con decreto del Ministro del lavoro, sentiti l'ANPAL e il Garante per la protezione dei dati personali, previa intesa in sede di Conferenza unificata, decreto che è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* dell'8 gennaio 2020, n. 5;

alla data del 7 gennaio 2020, le domande accolte dall'Inps sono pari a 1,1 milione, di cui 916.000 per il reddito di cittadinanza, con 2,4 milioni di persone coinvolte, e 126.000 per la pensione di cittadinanza, con 143.000 persone coinvolte;

complessivamente, da aprile a dicembre 2019 sono stati erogati benefici per quasi 4 miliardi di euro;

in un Paese fortemente indebitato, è opportuno che la concessione di benefici economici di così grande impatto per il bilancio dello Stato sia bilanciata da un impegno attivo da parte dei cittadini percettori, come espressamente previsto dalle norme richiamate;

la carenza di personale presso gli enti locali e l'esigenza di migliorare l'erogazione di servizi ai cittadini rendono ancora più opportuno il coinvolgimento di coloro i quali percepiscono un reddito mensile erogato a carico della collettività, già gravata da un elevato livello di pressione fiscale,

si chiede di sapere:

quale sia lo stato di attuazione delle disposizioni che prevedono la partecipazione dei percettori ai progetti organizzati presso il Comune di residenza;

quali iniziative di sua propria competenza il Ministro in indirizzo voglia assumere affinché l'erogazione del reddito di cittadinanza non si traduca in una mera attività di assistenzialismo, ma sia funzionale a consentire la partecipazione dei cittadini alla realizzazione di progetti utili alla collettività.

(3-01333)

LANNUTTI, BOTTO, PRESUTTO, PAVANELLI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

la giurisprudenza di merito ha spesso sanzionato gli usi, abusi ed ordinari soprusi perpetrati per decenni dagli istituti di credito, in merito a clausole vessatorie nei contratti, portate in Tribunale, Cassazione e Consulta dall'azione dell'Adusbef: dall'illegale pratica vietata dall'art. 1283 del codice civile, ma consentita dagli "usi bancari" applicati per oltre mezzo secolo, di capitalizzare gli interessi sui prestiti effettuati dalle banche ogni 3 mesi, annualizzando quelli sui depositi, ai mutui usurari ed a tutta una serie di raggiri che hanno colpito milioni di utenti dei servizi creditizi;

nel 1999 la Suprema Corte ha chiarito, con le sentenze n. 2374/99 e n. 3096/99, che gli usi a cui si riferisce la disposizione sono esclusivamente quelli normativi in senso tecnico;

tra gli ordinari soprusi, i contratti Assimutuo, ossia contratti di mutuo per l'acquisto della prima casa, collocati in Italia tra il 1997 ed il 2000 da Abbey National Bank, la cui informativa faceva ritenere che, alla scadenza la polizza sottoscritta, avrebbe quantomeno garantito la restituzione del capitale o di una parte di quanto pagato. Infatti, lo schema del contratto prevedeva che il cliente pagasse ad Abbey la quota interessi del mutuo, mentre la quota capitale, pure versata dal cliente, venisse utilizzata per pagare il premio di una

polizza, contratta con l'allora Commercial Union ed il cui ricavato, a scadenza, sarebbe stato versato alla banca a saldo del capitale mutuato. Nel 2004 Abbey National ha ceduto i mutui a Unicredit Banca per la Casa (nel 2010 incorporata da Unicredit Banca), che da quel momento è subentrata nel rapporto coi clienti incamerando la quota interessi. Non si è modificato, invece, il rapporto assicurativo con Commercial Union divenuto poi Aviva nel 2006. Lo schema prospettato non si è mai realizzato, a causa dello scarso rendimento del capitale investito, con conseguente richiesta al mutuatario di importi cospicui assolutamente inattesi. Poiché la buona fede contrattuale e la trasparenza sono alla base di tutti i rapporti negoziali, in quelli bancari, vigilati dalla Banca d'Italia, è fondamentale l'ordinaria diligenza qualificata da operatori che maneggiano il credito ed il risparmio, tutelati dall'articolo 47 della Costituzione. La giurisprudenza di legittimità ha evidenziato che l'istituto bancario deve sempre uniformare la propria condotta sia al canone di correttezza e buona fede (art. 1175 del codice civile), il quale deve sempre connotare il rapporto obbligatorio nelle diverse fasi attuative, che allo *standard* di diligenza qualificata dell'operatore professionale, art. 1176 del codice civile: "La buona fede negoziale, assurgendo a criterio oggettivo di valutazione del comportamento secondo i canoni di lealtà e probità, si sostanzia in un generale obbligo di solidarietà che impone a ciascuna delle parti di agire in modo da preservare gli interessi dell'altra, trovando tale impegno solidaristico il suo limite unicamente nell'interesse proprio del soggetto tenuto, pertanto, al compimento di tutti gli atti giuridici e/o materiali che si rendano necessari alla salvaguardia dell'interesse della controparte nella misura in cui essi non comportino un apprezzabile sacrificio a suo carico" (*ex multis* sentenza della Cassazione n. 14605/2004; n. 13345/2006; n. 10669/2008; n. 1618/2009; n. 22819/2010 e n. 23033/2011);

considerato che:

l'interpellanza 2-00030 del 27 marzo 2019 metteva in rilievo la prassi di Abbey National Bank, che tra il 1997 e il 2000 aveva piazzato migliaia di prodotti "Assimutuo", con uno schema contrattuale che addossava al cliente il pagamento della quota di interessi del mutuo mentre la quota capitale, versata dal cliente, veniva utilizzata per pagare il premio di una polizza "Commercial Union" il cui ricavato a scadenza sarebbe stato versato alla banca a saldo del capitale mutuato;

il prodotto era commercializzato al cliente sulla base della comunicazione fraudolenta secondo la quale, a scadenza del mutuo e della polizza, il ricavato di quest'ultima sarebbe servito ad estinguere integralmente la quota capitale del mutuo. Così non è stato per lo scarso rendimento del capitale investito, con conseguente richiesta al mutuatario di importi cospicui assolutamente inattesi; in tali mutui è previsto che la quota di interessi venga pagata alla banca, mentre la quota di capitale viene riscossa mediante una o più polizze assicurative dalla Aviva Life SpA, già Commercial Union, con il mutuatario che stipula la polizza aderendo però alla convenzione stipulata tra la banca e l'assicurazione, mediante un collegamento negoziale tra mutuo e convenzione assicurativa; nella convenzione assicurativa è scritto chiaramente che la polizza coprirà quantomeno la quota capitale che al termine del mutuo verrà liquidata alla banca che ne è beneficiaria, e poiché le quote confluiscono

nel fondo "Lifin" se le somme saranno superiori al capitale da erogare alla banca la differenza verrà liquidata ai mutuatari";

la buona fede esecutiva, che trova la propria *ratio* nel principio solidaristico di cui all'articolo 2 della Costituzione, impone quindi alla banca di agire, anche in via informativa, in modo da preservare la controparte contrattuale, mentre, l'art. 1176 del codice civile statuisce che "nell'adempimento delle obbligazioni inerenti all'esercizio di un'attività professionale, la diligenza deve valutarsi con riguardo alla natura dell'attività esercitata", sicché la banca, svolgendo attività professionale, deve adempiere a tutte le obbligazioni assunte nei confronti dei terzi, con la diligenza particolarmente qualificata dell'accorto banchiere, non solo con riguardo all'attività di esecuzione di contratti bancari in senso stretto, ma anche in relazione ad ogni diverso tipo di operazione oggettivamente esplicita (si veda la sentenza della Cassazione n. 13777/2007);

dopo una lunga trafila, determinata da procedimenti giudiziari incardinati da avvocati delegati Adusbef e culminati nella sospensione all'esecuzione (Tribunale di Tivoli), in cui sono stati contestati la scarsa trasparenza sul prodotto assicurativo, che in realtà, diversamente da quanto falsamente prospettato, non garantiva affatto la restituzione del capitale, una recente sentenza del Tribunale di Roma ha accertato che a causa del difetto d'informativa, la banca Unicredit non può ripetere dal cliente la differenza tra quanto corrisposto, e che il fondo Lifin avrebbe dovuto rivalutare, ed il capitale residuo non maturato, pertanto a causa dell'informativa deficitaria ed ambigua dovrà essere la stessa assicurazione Aviva a corrispondere quanto dovuto ad Unicredit, determinando così la condanna delle parti alle spese del giudizio,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia al corrente del dramma di migliaia di famiglie titolari di un contratto "Assimutuo";

se non ritenga che siano platealmente viziati tali contratti capestro a danno delle famiglie, con i sottoscrittori non compiutamente informati del rischio di perdite, i cui contratti non sarebbero stati sottoscritti nel caso di informazioni chiare e trasparenti sull'alea di rischi addossati esclusivamente ai cittadini contraenti;

se non ritenga opportuno attivare al riguardo le procedure ispettive e conoscitive previste dall'ordinamento, per ristorare i danni inferti a migliaia di famiglie, che rischiano di perdere la casa.

(3-01336)

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

VITALI - *Ai Ministri della difesa e dell'economia e delle finanze.* -
Premesso che:

da fonti di stampa (articolo pubblicato su "il Fatto Quotidiano" dell'8 gennaio 2020) si apprende di una fitta corrispondenza tra Leonardo SpA nella figura dell'amministratore delegato Alessandro Profumo ed il generale di bri-

gata del Qatar Mishwat Faisal Al Hajr, che ha portato alla firma di un contratto governativo il 14 marzo 2018 a Doha, alla presenza del Ministro *pro tempore* della difesa, Roberta Pinotti;

è noto anche che il Qatar ha comprato sedici elicotteri NH90 TTH ad assetto terrestre, dodici NH90 NFH per missioni navali, più decine di *optional* e servizi annessi fino ad un valore totale di 3 miliardi di euro;

le stesse fonti rivelano che Leonardo avrebbe regalato, attraverso la sottoscrizione di un cosiddetto *addendum*, numerosissimi *benefit* al Qatar, mai comunicati nella relazione finanziaria del 31 dicembre 2018: 16 elicotteri H125 da addestramento, che verranno pagati da Leonardo, per un valore stimato in 80 milioni di euro; tre elicotteri AW109 per il trasporto di personalità importanti (comprensivi della messa a disposizione di due piloti a spese di Leonardo in Europa) del valore di 19,5 milioni; 20.650.000 euro di fondo spese garantiti per gli allievi qatariani e per il *management* a carico di Leonardo; altri 19 elicotteri regalati per ottenere il via libera all'acquisto di 28 elicotteri del valore di 3 miliardi e presumibilmente per ottenere il ruolo di primo posto;

l'ammontare di tutti questi omaggi supera i 120 milioni di euro;

è nota l'accusa di corruzione internazionale nei confronti dell'ex amministratore delegato di Agusta Westland, Giuseppe Orsi, in relazione alla vicenda relativa alla fornitura di elicotteri all'India. Il processo riguardava il presunto pagamento di una tangente al capo di Stato maggiore dell'Aeronautica militare indiana, Sashi Tyagi, per far ottenere alla società una commessa da 556 milioni di euro per 12 elicotteri AW101 nel Paese asiatico, mascherato da una sorta di "filosofia aziendale", così come ritenuto dal giudice per le indagini preliminari nell'ordinanza custodiale,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della situazione;

se ritengono che il comportamento dell'azienda di Stato sia eticamente e giuridicamente corretto;

se nella fattispecie siano stati osservati i canoni di trasparenza imposti dalla normativa *ex* legge n. 231 del 2001;

se intendano stigmatizzare i comportamenti tenuti dal *management* della Leonardo SpA, e quali iniziative intendano adottare per evitare, per il futuro, il verificarsi di simili episodi e se questi comportamenti possano provocare conseguenze diplomatiche nelle forniture militari nei Paesi del Golfo persico.

(3-01332)

SICLARI - *Al Ministro della salute*. - Premesso che:

è ormai nota la vicenda della signora A.V., madre di un bimbo affetto da sindrome di Asperger, che sta combattendo una battaglia legale affinché il diritto alle cure sia garantito per suo figlio e per altri bambini nella medesima condizione;

nel mese di dicembre 2019 il Consiglio comunale di Reggio Calabria ha approvato un ordine del giorno *ad hoc* per il piccolo M.. Il testo, votato all'unanimità, impegna il sindaco e la Giunta a sottoporre all'Azienda sanitaria provinciale la vicenda della signora V., chiedendo che siano attivate tutte le

iniziative necessarie a garantire le cure per il figlio, senza che questo comporti lo spostamento temporaneo o definitivo dalla propria città;

ad oggi viene impedito al figlio di curarsi a Reggio Calabria vicino a casa, non avendo il diritto alle cure nel luogo di residenza;

l'Azienda sanitaria provinciale reggina propone ed impone come unica soluzione che le cure vengano prestate in un luogo ben lontano dalla propria residenza e questa decisione comporterebbe al piccolo M. un estenuante viaggio di 6 ore che, tra l'altro, stando ai medici, potrebbe compromettere l'effetto della terapia;

l'Azienda sanitaria provinciale di Reggio Calabria, anche dopo un'ordinanza d'urgenza che la condanna, continua a non provvedere alle terapie e alle cure necessarie e la mamma A., esasperata, minaccia di iniziare uno sciopero della fame,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione descritta e quali atti ed azioni intenda adottare al fine di garantire il diritto alla salute ed alle cure al piccolo M. ed a tutti coloro che sono affetti dalla stessa malattia.

(3-01334)

SICLARI - Al Ministro della salute. - Premesso che:

è grave la preoccupazione per la veloce diffusione del coronavirus in Cina e nel mondo;

su decine di migliaia di cinesi che arrivano dalla Cina in Italia ogni giorno, è inquietante che nel nostro Paese i controlli siano concentrati esclusivamente sugli aeroporti di Fiumicino e Malpensa e solamente per chi arriva dalla città di Wuhan e non da tutta la Cina;

in Cina le città isolate coprono un territorio di 57 milioni di abitanti a rischio di infezione, una popolazione pari quasi a quella del nostro Paese. Diversi Paesi hanno già predisposto piani di rientro per i propri cittadini bloccati a Wuhan ed anche l'Italia si sta muovendo in tal senso;

in pochi giorni si è assistito ad un aumento di numero di persone infettate e decedute, che si raddoppia di giorno in giorno; il pericolo è davvero serio per ogni Paese;

il periodo di incubazione, asintomatico, sembra essere di 14 giorni e oltretutto è accertato che il virus si nasconde in pazienti senza sintomi mantenendo l'azione di contagio;

non sono sufficienti i controlli effettuati nei due aeroporti sulla sola temperatura corporea dei cinesi in arrivo: occorre prevenire la pandemia, rendendo il nostro Paese protagonista di buone prassi anche dando indicazioni alle altre nazioni della UE, tenuto conto che in Francia sono già stati accertati tre casi di contagio, per ora sotto controllo medico, richiamando alla memoria il periodo in cui l'Italia seppe trovare le giuste soluzioni per arginare il pericolo della Sars,

si chiede di sapere:

quali misure di emergenza il Ministro in indirizzo intenda adottare per evitare il pericolo pandemia;

se intenda predisporre misure più rigorose per prevenire l'arrivo del virus in Italia, coinvolgendo tutti gli aeroporti e attivando il piano per le pandemie tra le Regioni d'Italia.

(3-01335)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

MONTANI, SIRI, BAGNAI - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che dall'osservatorio di "SosTariffe", confrontando i dati del 2019 con quelli di inizio 2020, si apprende che canone annuo, bonifici, prelievi allo sportello e assegni risultano essere le principali voci alla base dell'aumento dei costi dei conti correnti *on line* e di quelli tradizionali che, rispetto al 2019, a gennaio 2020 sono cresciuti rispettivamente del 29 e del 27 per cento;

considerato che:

nello specifico, i dati raccolti dallo studio confermano che il costo di un conto corrente *on line* tra gennaio 2019 e gennaio 2020 è passato da 45,26 euro a 58,58, con una variazione nella spesa del 29,44 per cento nell'arco dei soli 12 mesi; si tratta di un costo complessivo di non poco conto, considerando che le banche *on line* molto spesso si affidano a istituti di credito con poche o nessuna filiale fisica, e quindi in grado di ammortizzare i costi tipici dei conti correnti tradizionali;

si è registrato in particolare un notevole rincaro per i bonifici disposti allo sportello con un incremento della spesa del 29 per cento, laddove il costo relativo al prelievo di contante allo sportello è aumentato del 27 per cento, il costo dell'assegno singolo è cresciuto del 21 per cento, ed infine sono aumentati del 10 per cento anche il prelievo ATM presso un'altra banca e il prelievo in uno dei Paesi dell'Unione europea;

nel caso di conti correnti presso istituti di credito dotati di diverse filiali fisiche distribuite sul territorio, si evidenzia un rincaro maggiore per i clienti che hanno scelto di operare esclusivamente allo sportello o in filiale, con un aumento medio del costo di gestione del conto corrente di circa il 29 per cento; inoltre, tra le voci cresciute vi è il canone annuo della carta di debito, il costo dell'assegno singolo in crescita del 25 per cento, i bonifici *on line* che rispetto al 2019 fanno segnalare un rialzo compreso tra il 16 e il 19 per cento,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo non ritenga opportuno, nell'ambito delle proprie competenze, fare piena e totale chiarezza sul caso, specificando le ragioni che hanno portato all'aumento delle tariffe.

(4-02797)

ASTORRE - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la magistratura a marzo 2019 aveva disposto il sequestro della stazione "Barberini" della metropolitana di Roma a causa di alcuni guasti registrati negli impianti di risalita;

a seguito del dissequestro disposto dalla magistratura, avvenuto nel settembre successivo, la commissione Trasparenza dell'amministrazione capitolina nel mese di novembre ha audito alcuni rappresentanti di Atac SpA, società municipalizzata che gestisce il trasporto pubblico di Roma capitale, al fine di acquisire informazioni circa la riapertura della stazione della metropolitana, che avrebbe dovuto verificarsi nel mese di dicembre. Tuttavia, venne precisato che la riapertura sarebbe stata solo in uscita, per motivi di sicurezza. Ai lavori della commissione partecipò anche una delegazione di esercenti commerciali, al fine di capire i termini entro i quali sarebbe stata prevista la riapertura della stazione;

come noto, nella stazione di Barberini ci sono tre coppie di scale mobili, quindi sei rampe mobili. Per riaprire la stazione solo in uscita occorrono, per ragioni di sicurezza, due impianti, ammettendo per il terzo la funzionalità in modalità statica. Tra le rampe collaudate, tre di queste hanno già ottenuto il via libera dal Ministero competente. La quarta non ha superato il collaudo dell'Ustif, l'ufficio speciale trasporti a impianti fissi del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, incaricato di verificarne la sicurezza;

considerato che:

allo stato attuale, a circa un anno dalla chiusura al pubblico della stazione della metropolitana, essa risulta ancora chiusa, essendo risultato negativo l'ultimo collaudo predisposto dagli organi competenti;

nonostante le ripetute rassicurazioni da parte dell'amministrazione capitolina circa la riapertura della stazione "Barberini", ha prevalso una generale inefficienza nella gestione della situazione;

la chiusura della stazione Barberini ha recato notevoli disagi ai cittadini, nonché ai turisti e visitatori, sempre interessati e attratti dalle zone del centro storico. Non può, inoltre, non essere sottolineato il danno economico subito dall'intera rete di commercianti, e più in generale all'intero comparto produttivo della capitale e insieme all'indotto turistico della città, che, a causa della chiusura di una delle stazioni centrali di Roma, stanno registrando un ragguardevole calo delle vendite. Numerose azioni di protesta sono state adottate dei titolari degli esercizi commerciali finalizzate a manifestare il livello di disappunto e sdegno nei riguardi di una gestione dei servizi legati al trasporto pubblico, approssimativa e superficiale,

si chiede di sapere se e quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare a sostegno del sistema del trasporto pubblico di Roma capitale, al fine di condurre l'amministrazione capitolina a porre in essere ogni azione possibile finalizzata al definitivo superamento delle più rilevanti criticità, nonché miglioramento delle sue condizioni strutturali, limitandone inefficienze e disagi.

(4-02798)

DE BONIS - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali*. - Premesso che:

la Commissione europea ha trasmesso, ancora una volta, una lettera alla rappresentanza permanente dello Stato italiano a Bruxelles e per conoscenza ad AGEA, minacciando di fare ricorso a quanto previsto all'articolo 41 del regolamento (UE) n. 1306/2013 sul finanziamento, sulla gestione e sul

monitoraggio della politica agricola comune (PAC), ossia la sospensione dell'erogazione dei fondi europei;

la Commissione chiede che il processo di adattamento sia completato entro la metà del prossimo mese di marzo, in modo che la gestione delle domande PAC per il corrente anno 2020 possa svolgersi in maniera regolare;

in caso di ulteriori ritardi o manchevolezze da parte italiana scatteranno le riduzioni e sospensioni dei trasferimenti dei fondi per i pagamenti diretti e, di conseguenza, potrebbero intervenire problemi per il nostro Paese a erogare gli aiuti della PAC 2020 a favore delle imprese agricole;

considerato che:

l'oggetto specifico della contestazione è la mancata attuazione da parte dell'Italia del piano di azione risalente al 2018, con il quale il nostro Paese si è impegnato a realizzare il sistema di identificazione delle parcelle agricole in coerenza con i requisiti richiesti dalle autorità europee (identificazione univoca delle parcelle, misurazione chiara della superficie eleggibile, segnalazione di eventuali aree ecologiche, informazioni su eventuali vincoli PAC applicabili, eccetera);

nel piano di azione è previsto, inoltre, l'impegno dell'Italia ad assicurare la corretta determinazione della superficie massima eleggibile per i pascoli permanenti mantenuti attraverso pratiche cosiddette tradizionali, a superare alcuni problemi in materia di controlli e ad attuare al 100 per cento il sistema della domanda grafica;

la Commissione UE ha constatato che il piano di azione non è stato realizzato secondo i tempi indicati, oltre ad evidenziare delle carenze nella fase di implementazione,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare al fine di consentire la rapida consegna, da parte delle autorità italiane competenti, di una nuova versione del piano di azione rinforzato, con un preciso cronoprogramma degli interventi da realizzare e dei rimedi necessari, così come richiesto dai servizi della Commissione europea, al fine di evitare la sospensione dell'erogazione degli aiuti della PAC 2020 ed i conseguenti danni agli agricoltori.

(4-02799)

DE BONIS - Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali e per gli affari regionali e le autonomie. - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

dal rendiconto di spesa a fine 2019 risulta che la Regione Puglia ha gestito in maniera brillante la spesa per le misure del programma operativo regionale (POR), cioè Fondo europeo sviluppo regionale e Fondo sociale europeo, mentre, per quanto riguarda il Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale (PSR) la gestione è stata a dir poco disastrosa. Infatti, per la regola del disimpegno automatico, gli agricoltori pugliesi dovranno rinunciare a 142,3 milioni di euro di contributi pubblici del piano di sviluppo rurale 2014-2020;

il 31 dicembre 2019 è scaduto il termine di spesa assegnato dalle regole europee per i fondi stanziati tre anni fa, che l'amministrazione regionale non ha erogato nei tempi previsti. Il disimpegno automatico riguarda 86 milioni di euro. Si arriva a 142,3 milioni di euro con la quota di cofinanziamento

nazionale; una grave perdita per una regione che non solo ha nell'agricoltura un suo punto di forza, ma che coordina anche le politiche di settore nella Conferenza Stato-Regioni;

il direttore dell'Assessorato per le politiche agricole della Puglia, in un'intervista a "Il Sole-24 ore" (del 16 gennaio 2020) ha reso noto che è stata inviata a Bruxelles una richiesta di deroga, specificando tutte le risorse e facendo presente che il non speso, a causa dell'enorme contenzioso che si è aperto, è pari a 350 milioni di euro, certamente di più della quota che è andata persa. Nella documentazione trasmessa la Regione evidenzia che i fondi non spesi sono proprio quelli che, bloccati per il contenzioso, non si potevano spendere. La richiesta di deroga è di un anno, perché entro un anno sperano di chiudere il contenzioso;

in pratica, si punta a rendicontare a fine 2020 il *target* di spesa che si sarebbe dovuto centrare a dicembre 2019, più quello del 2020. Ma attuare tutto questo è molto difficile, perché pare che la Regione non abbia un'amministrazione tale da gestire questo volume di spesa, in quanto gli uffici dell'Assessorato hanno perso il personale che avevano, andato in pensione e sostituito con dei precari, e perché Bruxelles avrebbe fatto presente che chi ha fatto ricorso non ha mai ottenuto una sospensiva. Ne consegue che l'autorità di gestione poteva comunque procedere, fatti salvi gli accantonamenti prudenziali. Il dato invece abbastanza chiaro è che la Puglia ha perso 2-3 punti di Pil con i mancati investimenti, che potrebbero causare una grave crisi del settore;

il fatto che tra POR e PSR, pur gestiti dalla stessa Regione, si siano avuti riscontri diversi (bene i primi, pessimi i secondi) deriva innanzitutto dal meccanismo di assegnazione ed erogazione, che non è uguale; i primi sono gestiti attraverso il metodo dello sportello, cioè i bandi sono a sportello, mentre per il FEASR ci sono procedure e graduatorie che mettono in concorrenza le imprese che avanzano domanda. Inoltre, nella scorsa programmazione, pur con tutti i limiti, dei buoni risultati si sono avuti, mentre in quella 2014-2020 sarebbe stato impostato male il piano di sviluppo;

ma il problema vero, a detta delle associazioni di categoria, starebbe nell'enorme conflitto giudiziario che si è aperto. Infatti, il Presidente della Regione, Emiliano, una volta assunta la delega, ha cambiato, a graduatoria chiusa, le modalità di accesso, nel senso che possesso del documento unico di regolarità contributiva (Dure), bancabilità, sostenibilità dell'investimento, inizialmente andavano mostrati prima, invece con la modifica dopo, cioè a valle delle risorse ottenute. Questo ha fatto sì che chi aveva un numero basso in graduatoria si è ritrovato ai primi posti e ciò ha alimentato una valanga di ricorsi, non che prima non ce ne fossero;

tutto questo ha penalizzato anche i giovani agricoltori. La gestione è stata fallimentare anche sul fronte dello storico "ritorno alla terra", che ha portato 5.000 giovani *under* 40 a presentare domanda per l'insediamento in agricoltura; in Puglia quasi 9 richieste su 10 (86 per cento) non sono state accolte per colpa degli errori di programmazione della Regione con il rischio concreto di restituzione a Bruxelles dei fondi disponibili. Inoltre sul bando per i giovani, a fronte delle 5.202 domande presentate, solo 750 sono state ammesse all'istruttoria, poco più di una domanda su 10: una sconfitta per le speranze di tanti giovani;

insomma, la Regione Puglia, secondo i dati ufficiali pubblicati dal Ministero delle politiche agricole, alimentari e forestali, ha raggiunto un livello di spesa del solo 21 per cento, posizionandosi come ultima regione in termini di avanzamento della spesa. La relazione di monitoraggio, inoltre, ha quantificato in 157 milioni di euro circa il disimpegno entro il 31 dicembre 2019;

considerato, dunque, che, a giudizio dell'interrogante:

la Regione Puglia in questi anni ha mostrato solo enormi inefficienze nella programmazione, gestione e attuazione del PSR, tanto da annoverare un ingente contenzioso, con particolare riferimento alla misura 4 per gli investimenti, che da sola vale oltre 553 milioni di euro. In ordine alla misura 4, la Regione da ultimo, il 15 luglio 2019, ha provveduto all'annullamento in autotutela del secondo bando emanato e, ad oggi, non risultano completate le istruttorie e l'avvio dei pagamenti dei precedenti bandi;

in sostanza, con un pasticcio che non ha precedenti, la Regione Puglia ha perso milioni di euro ed è stata la sola Regione in Italia delle 13 per le quali AGEA svolge le funzioni di organismo pagatore, perché 12 PSR hanno superato l'obiettivo di spesa al 31 dicembre 2019, necessario per evitare penalizzazioni da parte della Commissione europea in base alla regola "N+3", di cui all'articolo 38 del regolamento (UE) n. 1306/2013. Quindi, mentre le altre Regioni avranno ancora tre anni per spendere i loro soldi, con le attuali regole comunitarie non vi è la possibilità, a livello nazionale, di compensare la minore spesa della Puglia (meno 142 milioni) con i maggiori pagamenti (più 414,6 milioni) sostenuti dalle altre Regioni con l'organismo pagatore AGEA;

negli ultimi anni la Commissione europea ha monitorato attentamente il programma, avendo riscontrato chiari segnali della lentezza nell'attuazione, che potrebbe tradursi in futuro in disimpegni, con conseguente uso dei fondi inferiore rispetto agli importi programmati. Il 19 novembre 2019 è stata anche inviata una lettera (Ares (2019)7141199) alle autorità regionali in cui si sollecitava l'attuazione di misure correttive e l'invio di relazioni periodiche alla Commissione europea che continuerà a monitorare attentamente il programma e a collaborare con le autorità regionali e nazionali per rimuovere qualsiasi ostacolo all'attuazione,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano che la cattiva amministrazione e l'inefficienza della politica regionale non siano le cause di un tale disastro in agricoltura, settore trainante dell'economia pugliese, che vanta specificità importanti ed una certa capacità di competere sui mercati internazionali con prodotti di eccellenza quali olio e vino;

quali iniziative di competenza intendano intraprendere nei confronti della Regione Puglia in ordine al mancato raggiungimento degli obiettivi di spesa;

se e quali misure intendano adottare per assicurare l'immediata attuazione e accelerazione della spesa del PSR Puglia 2014-2020.

(4-02800)

PAVANELLI, DONNO, PIRRO, PUGLIA, GIANNUZZI, RICCIARDI, PRESUTTO, LANNUTTI, ACCOTO, DI MICCO - *Al Ministro dell'economia e delle finanze.* - Premesso che:

in data 17 novembre 2016 è stata depositata la sentenza n. 23397 emessa dalla Corte di cassazione a sezioni unite;

in detta sentenza, emessa a sezioni unite per dare un orientamento giurisprudenziale univoco, si poneva la necessità di dirimere il problema dei termini di prescrizione per le cartelle esattoriali non impugnate entro il termine perentorio dei 60 giorni previsti dalla data di notifica, ed infatti nel dispositivo è scritto: "avendo riscontrato nella giurisprudenza di questa Corte di cassazione delle 'disarmonie' sulla determinazione dell'ambito di applicabilità dell'art. 2953 cod. civ. con riferimento alla riscossione mediante ruolo di diversi tipi di crediti, rispettivamente degli enti previdenziali, oppure per sanzioni amministrative pecuniarie e/o per violazioni di norme tributarie e così via, ha sollecitato la rimessione della questione alle Sezioni Unite, qualificandola come una questione sia di massima sia di particolare importanza, anche per il cospicuo contenzioso in corso che ne è interessato". Ed ancora: "Nel presente giudizio il problema da risolvere è se la decorrenza del termine - pacificamente perentorio - per fare opposizione a cartella di pagamento di cui all'art. 24, comma 5, del d.lgs. 26 febbraio 1999, n. 46, pur determinando la decadenza dalla possibilità di proporre impugnazione, produca soltanto l'effetto sostanziale della irretrattabilità del credito oppure determini anche l'effetto di rendere applicabile l'art. 2953 cod. civ. ai fini della operatività della conversione del termine di prescrizione breve (quinquennale secondo l'art. 3, commi 9 e 10, della legge n. 335 del 1995) in quello ordinario decennale";

nella sezione III, conclusioni del dispositivo, vengono affermati i seguenti principi di diritto: 1) "la scadenza del termine - pacificamente perentorio - per proporre opposizione a cartella di pagamento di cui all'art. 24, comma 5, del d.lgs. 26 febbraio 1999, n. 46, pur determinando la decadenza dalla possibilità di proporre impugnazione, produce soltanto l'effetto sostanziale della irretrattabilità del credito contributivo senza determinare anche l'effetto della c.d. 'conversione' del termine di prescrizione breve (nella specie, quinquennale secondo l'art. 3, commi 9 e 10, della legge n. 335 del 1995) in quello ordinario (decennale), ai sensi dell'art. 2953 cod. civ. Tale ultima disposizione, infatti, si applica soltanto nelle ipotesi in cui intervenga un titolo giudiziale divenuto definitivo, mentre la suddetta cartella, avendo natura di atto amministrativo, è priva dell'attitudine ad acquistare efficacia di giudicato. Lo stesso vale per l'avviso di addebito dell'INPS, che dal 1° gennaio 2011, ha sostituito la cartella di pagamento per i crediti di natura previdenziale di detto Istituto (art. 30 del d.l. 31 maggio 2010, n. 78, convertito dalla legge n. 122 del 2010)"; 2) "è di applicazione generale il principio secondo il quale la scadenza del termine perentorio stabilito per opporsi o impugnare un atto di riscossione mediante ruolo o comunque di riscossione coattiva produce soltanto l'effetto sostanziale della irretrattabilità del credito ma non determina anche l'effetto della c.d. 'conversione' del termine di prescrizione breve eventualmente previsto in quello ordinario decennale, ai sensi dell'art. 2953 cod. civ. Tale principio, pertanto, si applica con riguardo a tutti gli atti - comunque denominati - di riscossione mediante ruolo o comunque di riscossione coattiva di crediti degli enti previdenziali ovvero di crediti relativi ad entrate dello Stato, tributarie ed extratributarie, nonché di crediti delle Regioni, delle Pro-

vince, dei Comuni e degli altri Enti locali nonché delle sanzioni amministrative per la violazione di norme tributarie o amministrative e così via. Con la conseguenza che, qualora per i relativi crediti sia prevista una prescrizione (sostanziale) più breve di quella ordinaria, la sola scadenza del termine concesso al debitore per proporre l'opposizione, non consente di fare applicazione dell'art. 2953 cod. civ., tranne che in presenza di un titolo giudiziale divenuto definitivo";

considerato che:

continuano a pervenire segnalazioni da parte di moltissimi contribuenti i quali, riferendosi alla sentenza, chiedendo l'applicazione del termine breve di prescrizione di 5 anni, anziché quello ordinario decennale, ricevono rigetto dell'istanza di annullamento in autotutela da parte delle varie sedi regionali e provinciali dell'Agenzia delle entrate, le quali rispondono, anche nel caso in cui i tributi a cui si riferisce la cartella abbiano prescrizione quinquennale, che la prescrizione è diventata decennale non essendo stata impugnata la cartella esattoriale entro i 60 giorni previsti;

le risposte di rigetto alle istanze di annullamento in autotutela contengono la seguente formulazione *standard*: "In merito ai termini di prescrizione La informiamo che le cartelle, se non opposte entro il termine di sessanta giorni dalla relativa notifica, diventano definitive ed il ruolo da cui esse scaturiscono rappresenta il titolo esecutivo nel procedimento di esecuzione (art. 49 DPR 602/1973). Pertanto i crediti con le stesse pretese si prescrivono nel termine ordinario di dieci anni, secondo quanto stabilito dall'art. 2946 c.c.";

tale formulazione *standard* è in palese contrasto con la sentenza della Corte di cassazione qualora i tributi a cui si riferiscono i ruoli contenuti nella cartella esattoriale abbiano per loro tipologia *ab initio* una prescrizione breve quinquennale,

si chiede di sapere quali iniziative intenda assumere il Ministro in indirizzo affinché le sedi regionali e provinciali dell'Agenzia delle entrate-riscossione tengano conto della sentenza della Corte di cassazione n. 23397 del 17 novembre 2016, dando applicazione nel modo più ampio e puntuale ai principi di diritto come riportati dal testo del dispositivo.

(4-02801)

PAVANELLI, DONNO, PUGLIA, GIANNUZZI, TRENTACOSTE, MAIORINO, RICCIARDI, VANIN, LA MURA, PRESUTTO, LANNUTTI, ACCOTO, DI MICCO, MORONESE - *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

nel territorio dell'Unione europea dal comparto della mobilità veicolare vengono immesse nell'ambiente circa un quarto (25,5 per cento) delle emissioni totali di gas serra, di sostanze inquinanti e polveri sottili, le quali sarebbero responsabili di circa 400.000 morti premature all'anno per patologie collegate al contatto, soprattutto per inalazione, con tali emissioni;

nel territorio dell'Italia circa il 61 per cento del totale degli spostamenti della popolazione, principalmente per il tragitto tra casa e lavoro o tra casa e

scuola, andata e ritorno, avviene usando un veicolo privato con motore a combustione interna, mentre solo circa il 16 per cento si sposta usando mezzi pubblici o autobus aziendali, e solo il 4 per cento usa la bicicletta;

la ricerca scientifica intitolata "Countdown on health and climate change", pubblicata sulla rivista "The Lancet", ha messo in evidenza che in Italia nel 2016 sono stati registrati 45.600 decessi precoci dovuti alle polveri sottili Pm 2.5, ponendo il nostro Paese primo in Europa ed undicesimo al mondo per questo tipo di mortalità;

la conformazione geofisica dell'Italia e le condizioni meteorologiche sono d'impedimento alla dispersione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera, in particolare nella zona della pianura Padana, l'area più industrializzata e densamente popolata del Paese e, purtroppo, una delle più inquinate d'Europa, come rilevato dai satelliti europei della missione Copernicus Sentinel 5-P;

la Commissione europea ha avviato due procedure di infrazione nei confronti del nostro Paese per la non corretta applicazione della direttiva 2008/50/CE, per i superamenti continui e di lungo periodo dei valori limite delle polveri sottili Pm10 e del biossido di azoto e, qualora dette procedure dovessero arrivare a sentenze di condanna, vi sarebbero multe da pagare di notevole entità, nonché la possibile riduzione dei fondi strutturali per l'Italia;

i dati riportati mettono in evidenza l'urgente necessità di modificare nella popolazione le modalità e le abitudini di spostamento attraverso lo sviluppo di strumenti di mobilità alternativi ed efficienti, affinché l'utilizzo del veicolo privato con motore a scoppio sia progressivamente ritenuto meno conveniente ed attraente, al fine di abbassare quanto più possibile i livelli di emissioni inquinanti;

in tale contesto diventa sempre più importante il cosiddetto *mobility management*, o gestione della domanda di mobilità delle persone, ossia uno strumento chiave per arrivare ad una mobilità collettiva sostenibile, che consenta di condividere obiettivi di utilizzo efficiente delle risorse e di incrementare l'efficacia degli interventi nel settore dei trasporti;

per gestire il *mobility management* è necessaria una figura professionale specializzata, ossia il *mobility manager*, che abbia capacità di comprendere e condividere i principi della mobilità sostenibile, conoscenza degli obiettivi della propria attività, conosca il contesto territoriale in cui deve agire, l'area urbana, il *target* sociale a cui si rivolge, i comportamenti delle persone, gli indirizzi e le normative di riferimento;

considerato che:

gli indirizzi e le normative di riferimento che riguardano il *mobility management* si sviluppano su vari livelli, da quello europeo a quello nazionale fino a quello degli enti locali;

a livello europeo i libri bianchi dei trasporti, il libro verde per la mobilità urbana, il piano di azione, il patto di Amsterdam hanno generato le linee di indirizzo delle politiche dei trasporti in ambito urbano per la mobilità dei cittadini e delle cose;

le politiche dei trasporti e delle città sono integrate con altre politiche, quali: sviluppo locale, tutela dell'ambiente, coesione locale, salute, sicurezza stradale, economia circolare;

il decreto del Ministero dell'ambiente (di concerto con i Ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e della sanità) 27 marzo 1998, recante "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" (cosiddetto decreto Ronchi) ha introdotto e disciplinato per la prima volta in Italia la figura professionale del responsabile della mobilità aziendale (*mobility manager*), e collegato attività di gestione (*management*), per le unità locali con più di 300 dipendenti e per le imprese con più di 800 addetti ubicate nei Comuni, specificati al comma 1 dell'art. 2 del decreto;

il decreto del Ministero dell'ambiente e tutela del territorio 20 dicembre 2000 ha successivamente introdotto la figura professionale del responsabile di area a capo della struttura di supporto e coordinamento dei singoli responsabili della mobilità aziendale e ne ha definito gli ambiti di competenza, al fine di promuovere la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità, delle persone e delle merci, finalizzati alla riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico nelle aree urbane e metropolitane, tramite l'attuazione di politiche radicali di mobilità sostenibile;

la legge 28 dicembre 2015, n. 221, recante "Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali", ha previsto all'art. 5, comma 2, un programma sperimentale nazionale di mobilità sostenibile casa-scuola (cosiddetto PSCS, piano spostamenti casa-scuola) e casa-lavoro (cosiddetto PSCL, piano spostamenti casa-lavoro);

i *mobility manager* di area devono agire in sinergia con i singoli *mobility manager* di unità locali e aziende, affinché siano sviluppati piani della mobilità sostenibile casa-scuola e casa-lavoro con modalità omogenee, che rendano confrontabili ed analizzabili i piani tra Comuni ovvero tra aree metropolitane, considerando anche la loro necessaria integrazione con i PUMS, piani urbani della mobilità sostenibile,

si chiede di sapere quali iniziative intendano assumere i Ministri in indirizzo al fine di verificare lo stato di applicazione della normativa in materia di *mobility management* sul territorio nazionale, accertare l'effettiva presenza di *mobility manager* nelle unità locali con più di 300 dipendenti e nelle imprese con più di 800 addetti, nonché controllare l'operato dei *mobility manager* di area mediante rilevazioni sull'eventuale riduzione delle emissioni inquinanti e dell'impatto ambientale dovuto alla circolazione veicolare nelle aree di loro competenza, come previsto dal citato art. 1, comma 1, del decreto ministeriale 20 dicembre 2000.

(4-02802)

DE PETRIS - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze, dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e per i beni e le attività culturali e per il turismo.* - Premesso che:

l'ex teleposto dell'Aeronautica militare di monte Vico a Lacco Ameno (Napoli) rappresenta per le sue caratteristiche storiche, ambientali e paesaggistiche un bene pubblico di assoluto valore che merita un progetto di recupero e valorizzazione nell'interesse della comunità locale e dei restanti comuni dell'isola d'Ischia;

nel 1986, con deliberazione del circolo della "Lega per l'ambiente-isola d'Ischia" è stato inserito nel programma delle "passeggiate ecologiche" regionali la passeggiata su monte Vico per il recupero dei locali demaniali ivi esistenti, da destinare, d'intesa con il dipartimento di meteorologia dell'istituto tecnico nautico di Forio, a "centro di formazione ambientale e raccolta dati meteorologici", con invito al sindaco di Lacco Ameno di dare il patrocinio dell'ente. Tale iniziativa si è concretizzata il 12 aprile 1987 come naturale estensione della "passeggiata" su Zaro per dar vita al relativo parco e per sollecitare l'istituzione del museo di villa Arbusto per il recupero alla fruibilità pubblica dei reperti archeologici degli scavi di Pithaecusa da tempo custoditi in case private;

in data 1° luglio 1988, con delibera di Giunta municipale n. 180, l'amministrazione comunale di Lacco Ameno, presieduta dal sindaco Tommaso Patalano, ha approvato il progetto esecutivo di recupero e valorizzazione dell'ex teleposto dell'Aeronautica militare con destinazione ad osservatorio ecologico, con la richiesta alla Cassa depositi e prestiti del relativo finanziamento di un primo lotto del valore di 100 milioni di lire;

considerato che:

da quanto risulta all'interrogante, la direzione territoriale della Regione Campania dell'Agenzia del demanio già da diversi anni avrebbe assunto iniziative per assicurare nuovi percorsi di gestione, razionalizzazione e valorizzazione dell'ex teleposto;

a parere dell'interrogante, è importante conservare a patrimonio pubblico il sito e le strutture murarie dell'ex teleposto senza alcun ulteriore consumo di suolo e, previa ristrutturazione e riqualificazione, renderlo utile al Comune ed all'isola quale punto di eccellenza nel campo della ricerca ambientale e in quello sociale, scongiurando ipotesi di vendita del bene a privati;

secondo le informazioni di cui è a conoscenza l'interrogante, l'iniziativa per il recupero alla fruizione pubblica del bene demaniale è sostenuta da tempo da diverse associazioni ambientaliste e da espressioni del mondo sociale in sinergia con la cittadinanza del territorio isolano, come documentato anche dalla stampa locale,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza di quanto riportato e se non ritengano opportuno, per quanto di loro competenza, assumere iniziative per assicurare un recupero e un utilizzo pubblico per l'ex teleposto dell'Aeronautica militare di monte Vico perché il bene sia patrimonio della collettività, a tutela dell'ambiente e del territorio.

(4-02803)

CALDEROLI, DE VECCHIS - *Al Ministro della salute.* - Premesso che:

è ormai a tutti noto che in Cina è in atto una pandemia causata dal coronavirus;

il "coronavirus 2019 n-CoV" può avere un'incubazione fino a 14 giorni e che, a differenza del virus della "Sars", può essere trasmesso anche durante il periodo di incubazione e persino da soggetti portatori sani (come emerso dallo studio pubblicato da "The Lancet"), con un rischio altissimo di pandemia, come dichiarato anche dalla virologa Ilaria Capua;

da notizie di stampa si è appreso che i passeggeri di un volo della compagnia China southern airlines, atterrati all'aeroporto di Fiumicino giovedì 23 gennaio 2020, sono stati controllati e schedati;

non si ha notizia di quali precauzioni siano state prese o meno per tutti i passeggeri dei voli precedenti provenienti dalla Cina;

ci si chiede come mai i passeggeri provenienti da Wuhan e atterrati all'aeroporto di Fiumicino non siano stati messi in quarantena, come opportunamente ha fatto la Cina con gli oltre 56 milioni di cittadini cinesi e stranieri delle aree intorno a Wuhan;

durante la trasmissione "Che tempo che fa" andata in onda su "Rai 2" il 26 gennaio, il virologo Roberto Burioni ha proposto di prevedere la quarantena per le persone che rientrano in Italia dopo un viaggio in qualsiasi parte della Cina,

si chiede di sapere:

quali misure concrete il Ministro in indirizzo intenda predisporre a scopo preventivo e precauzionale per evitare i rischi del diffondersi in Italia del coronavirus proveniente dalla Cina;

quali misure siano state adottate in relazione ai passeggeri sbarcati dai voli da Wuhan a Fiumicino nelle ultime due settimane;

se non ritenga opportuno sottoporre tutti i passeggeri provenienti da Wuhan alla quarantena, come ha fatto la Cina con gli oltre 56 milioni di cittadini cinesi e stranieri delle aree intorno a Wuhan, o perlomeno dare precise indicazioni precauzionali ai passeggeri circa un eventuale periodo di quarantena prima di entrare in contatto con altre persone, indicando loro la necessità di contattare immediatamente le autorità sanitarie in caso di sintomi sospetti.

(4-02804)

CIRIANI - Al Ministro dell'economia e delle finanze. - Premesso che: risulta all'interrogante che Poste italiane SpA starebbe svolgendo in tutto il Friuli-Venezia Giulia la sua attività caratteristica di servizio universale di recapito della corrispondenza con crescenti disguidi ed inefficienze;

non è raro che gli utenti si vedano recapitare avvisi e bollette ben dopo la data di scadenza, o che abbonati a riviste e quotidiani non possano fruire del servizio per il quale pagano, in quanto le consegne vengono effettuate dopo molto tempo, tale da rendere già obsoleti gli stampati al momento in cui sono recapitati;

la sensazione è che tale tipo di disguidi, che avvengono "a macchia di leopardo" e con apparente casualità, si stiano tuttavia moltiplicando, visto l'aumento delle proteste e segnalazioni che gli utenti fanno pervenire ai sindacati;

tra i vari disservizi, vi è anche chi riferisce di recapiti degli avvisi di raccomandate senza tuttavia che le stesse siano immediatamente disponibili, come spiegato nell'avviso stesso, presso il relativo ufficio postale: la conseguenza è la reiterata attesa, che va a cumularsi giorno dopo giorno, arrivando a 5 giorni nei casi più gravi, anche con tempo perso in coda per sentirsi poi dire che la raccomandata non è ancora disponibile;

appare utile ricordare, inoltre, che due anni fa, in occasione dello svolgimento dell'iniziativa "Sindaci d'Italia", che ha visto a Roma la partecipazione di sindaci ed amministratori di tutta Italia, sono stati assunti importanti e precisi impegni nei confronti dei piccoli comuni, vale a dire i comuni con popolazione inferiore ai 5.000 abitanti;

come risulta dalle evidenze contabili, il gruppo Poste italiane SpA ha chiuso il 2018 con un utile di 1.399 milioni di euro, mentre nei primi 9 mesi del 2019 avrebbe aumentato l'utile rispetto all'anno precedente: dati che evidenziano la disponibilità di risorse a bilancio che potrebbero essere utilizzate al fine di risolvere le criticità evidenziate realizzando il miglioramento del servizio;

risulta all'interrogante che nei giorni scorsi è stata inviata a Poste italiane SpA a mezzo posta elettronica una comunicazione, firmata da ben 61 sindaci del Friuli-Venezia Giulia, in cui si lamentano ed evidenziano i disservizi, con richiesta di un incontro urgente con i rappresentanti della società per illustrare le proprie ragioni, spiegare i motivi della protesta e portare avanti le proprie legittime istanze;

le richieste dei sindaci firmatari consistono in queste quattro: 1) che sia garantito il servizio universale in modo omogeneo a tutti i comuni; 2) che in tutti gli uffici postali sia installato uno sportello ATM bancomat; 3) che siano eliminate entro il 2020 tutte le barriere architettoniche che limitano l'accesso agli uffici postali; 4) che sia garantito il servizio di tesoreria a titolo gratuito e non a titolo oneroso, come oggi invece accade;

è evidente che l'incontro richiesto è considerato urgente e che è utile che il Ministro in indirizzo si attivi al fine di sollecitarne la calendarizzazione in tempi rapidi,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di tale situazione di diffuso e persistente disservizio e della richiesta di incontro che una significativa porzione di territorio ha formalmente rappresentato mediante i sindaci, e se intenda attivarsi, eventualmente e in coerenza con le proprie funzioni, al fine della calendarizzazione dell'incontro richiesto in tempi celeri;

se ed entro quale termine urgente intenda verificare quali iniziative autonome il gruppo abbia intrapreso per porre fine a disguidi e ritardi in quella che è la sua attività principale e caratteristica, cioè la consegna della posta;

se ritenga di verificare la presenza all'interno dell'azienda di una funzione di controllo costante sulla qualità del servizio fornito e quali iniziative intenda intraprendere al fine di incentivare una maggiore efficienza nei servizi e responsabilizzazione aziendale;

se ed in quale misura intenda farsi promotore delle richieste legittimamente avanzate dai sindaci firmatari della richiesta rivolta al gruppo.

(4-02805)

DE PETRIS, NUGNES, FATTORI, DI MARZIO - *Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali.* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

a poche ore dal suo arrivo a Roma previsto per il 29 gennaio 2020, il Ministro americano dell'agricoltura Sonny Perdue ha incontrato la stampa internazionale a Bruxelles dopo un *meeting* con i commissari europei Janusz Wojciechowski (agricoltura), Stella Kyriakides (salute) e Phil Hogan (commercio), dichiarando che: "a Davos, le parti hanno concordato settimane, non mesi" per chiudere un accordo. Secondo Perdue, Hogan "deve convincere gli altri Commissari e il Parlamento". La conferenza stampa è stata occasione per mettere in chiaro i paletti che gli Stati Uniti vogliono sradicare con il nuovo trattato transatlantico di facilitazione commerciale (TTIP). Per Washington l'approccio vigente in Europa non è accettabile, e la nuova Commissione presieduta dalla Von der Leyen deve abbandonare il principio di precauzione per basarsi su "una solida scienza";

per capire il concetto di "solida scienza" statunitense basti sapere che negli USA i nuovi prodotti e sostanze vengono messi in commercio sulla base di valutazioni fatte dalle imprese. I controlli delle agenzie pubbliche scattano soltanto su ricorsi o denunce dei cittadini e consumatori vittime degli eventuali impatti negativi;

nella UE, invece, si adotta il principio di precauzione per evitare che l'onere della prova, nei casi in cui ci siano forti preoccupazioni sulla nocività di una sostanza o di un prodotto, ricada sui cittadini a tragedia già avvenuta. La differenza di approccio ha tenuto finora fuori dal mercato europeo pesticidi, organismi geneticamente modificati e alimenti trattati con sostanze pericolose per la salute e attualmente vietate, provenienti dagli Stati Uniti;

il Ministro dell'agricoltura statunitense ha altresì dichiarato alla stampa che il commissario UE per il commercio Hogan avrebbe "riconosciuto che dobbiamo conciliare il deficit di 10-12 miliardi di dollari con l'UE" relativamente agli scambi di prodotti agricoli. A questo proposito, ha detto Perdue, Trump sarebbe "completamente concentrato" (*laser-focused*) "sulla chiusura di quel deficit commerciale agricolo con il blocco europeo";

il Governo statunitense chiede all'Unione europea pesanti concessioni: un indebolimento delle norme sanitarie e fitosanitarie, così come dei limiti massimi consentiti di residui di pesticidi e altre sostanze chimiche nel cibo; il cambio della legislazione europea sugli organismi geneticamente modificati per consentire il commercio di alimenti geneticamente manipolati, soprattutto se prodotti con le nuove tecniche di creazione varietale (in particolare quella denominata CRISPR);

in merito a questo secondo caso, è stata emessa una sentenza della Corte di giustizia dell'Unione europea che obbliga i prodotti di queste nuove tecniche a sottostare alle normative vigenti in tema di organismi geneticamente modificati. Nonostante questo, le *lobby* dell'*agribusiness* continuano a chiedere un cambio di regime, supportate da una parte di mondo scientifico che sottovaluta i rischi ambientali e guarda con favore all'estensione della proprietà intellettuale su piante e sementi;

a giudizio degli interroganti quella impresa dagli Stati Uniti è una forzatura inaudita e inaccettabile. Lo stesso Parlamento europeo ha negato alla Commissione europea il mandato di negoziare il commercio dei prodotti agricoli;

l'amministrazione Trump si è inoltre tirata fuori dagli impegni dell'accordo di Parigi sul clima, favorendo così una concorrenza sleale nei confronti di Paesi che come l'Italia rispettano tali impegni. Il TTIP non potrà che far crescere la produzione di emissioni climalteranti, in contrasto con le misure previste dai programmi di "green new deal" europeo e italiano, e con il manifesto di Assisi ispirato dal pontefice Francesco e sottoscritto dal nostro *premier* Conte,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga di dovere respingere un nuovo TTIP, salvaguardando il principio di precauzione, respingendo il via libera al commercio di cibi contenenti pesticidi e di organismi geneticamente modificati, nonché l'imposizione di nuovi dazi da parte degli USA.

(4-02806)

FLORIDIA, ACCOTO, ANGRISANI, ANASTASI, BOTTO, CAMPAGNA, CORRADO, D'ANGELO, GIARRUSSO, LANNUTTI, LOREFICE, MATRISCIANO, MORONESE, PAVANELLI, SANTANGELO, VACCARO - *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* - Premesso che, a quanto risulta agli interroganti:

in Sicilia, a seguito dell'emergenza per lo smaltimento dei rifiuti urbani decretata con provvedimento regionale n. 2983 del 31 maggio 1999, si è provveduto all'individuazione urgente di diversi siti per la realizzazione di discariche comprensoriali;

sulla scorta di tale provvedimento, è stato individuato un sito in contrada Formaggiara del comune di Tripi (Messina) ove autorizzare una discarica al fine di fronteggiare l'emergenza;

il modulo secondario della discarica, sin dall'anno 2002, è stato affidato alla gestione della società Tirreno ambiente SpA, oggi in liquidazione, onerata financo delle attività di chiusura, messa in sicurezza, sistema finale della vasca principale e successiva gestione *post mortem* per almeno 30 anni dalla data di chiusura;

sebbene non sia mai stato adottato un formale provvedimento di chiusura, il sito risulta inattivo da oltre 15 anni, ma è tuttora necessario far fronte agli sversamenti di percolato, peraltro in prossimità di una falda acquifera, che si verificano con cadenza periodica;

tuttavia, la società onerata di provvedere alla gestione della discarica, per asserita carenza di liquidità, ha omesso nel tempo gli interventi necessari, sicché la Regione Siciliana ha diffidato il Comune di Tripi all'esercizio del potere sostitutivo in danno del gestore, per porre in essere gli interventi di prevenzione e contenere lo sversamento del percolato con l'eventuale messa in sicurezza e bonifica delle matrici ambientali interessate, anche avviando le ulteriori iniziative progettuali utili per la chiusura definitiva della discarica;

il Comune di Tripi, che si palesa di ridotte dimensioni e con esigue risorse economiche, sebbene nel corso degli ultimi anni abbia dato seguito all'esercizio del potere sostitutivo provvedendo autonomamente, con adozione reiterata di ordinanze contingibili e urgenti ed anticipando ingenti somme di denaro sottraendole ai servizi da rendere ai cittadini, al recupero

del percolato, ha richiesto ripetutamente l'intervento della Regione o delle altre istituzioni, al fine di evitare che, nell'impossibilità di esercitare ancora a lungo il potere sostitutivo, possano provocarsi danni ambientali irreparabili;

ciononostante, la Regione Siciliana, che da quanto si apprende sul sito istituzionale "pti.regione.sicilia", con notizia pubblicata in data 15 ottobre 2019, ha finanziato con oltre 2 milioni di euro degli interventi sostitutivi in discariche con problemi simili, non ha mai stanziato alcuna somma per la discarica di contrada Formaggiara;

di contro, alla luce di quanto emerso il 14 aprile 2015, durante l'audizione in Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati, che ha indicato nella discarica una vera e propria bomba ecologica, e dalle comunicazioni sul rischio di potenziale contaminazione effettuate dalla società Tirreno ambiente con note del 6 giugno e del 25 settembre 2019, è improcrastinabile un intervento risolutivo sul sito che non può essere adottato dal solo Comune di Tripi,

si chiede di sapere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda adottare, nell'ambito delle proprie competenze, per scongiurare il verificarsi di un disastro ambientale a causa della mancata esecuzione degli interventi di bonifica e messa in sicurezza necessari nella discarica di contrada Formaggiara.

(4-02807)

FAZZOLARI - Ai Ministri degli affari esteri e della cooperazione internazionale, della salute, dell'interno e dell'istruzione. - Premesso che:

la grave crisi politica, economica e sociale della Repubblica bolivariana del Venezuela, connessa alla permanenza in carica del regime dittatoriale di Nicolas Maduro, continua a deteriorare la condizione e lo *status* umanitario e sociale del popolo venezuelano, non soltanto all'interno dei confini nazionali, ma anche a livello extraterritoriale, con un impatto diretto e immediato sulle dinamiche dei flussi migratori;

tale situazione incide in misura considerevole e crescente sul fenomeno della "migrazione di ritorno", vale a dire il rientro nei Paesi d'origine di quelle comunità che in passato, specie in seguito alla seconda guerra mondiale, dall'Europa migrarono verso le cosiddette Americhe;

con riguardo alle connessioni con il nostro Paese, la comunità italiana in Venezuela è di fatto una componente molto consistente della popolazione: circa un milione di persone avrebbe almeno un antenato italiano, corrispondente al 3 per cento della popolazione totale; una porzione di popolazione significativa, che attualmente si ritrova dunque in un contesto di degenerazione politica e deterioramento delle condizioni umanitarie, alimentando una dinamica che sempre più assume i connotati di una vera e propria "fuga dal Venezuela";

resta ferma la convinzione che la più efficace risposta che possa essere data a questa ingiusta e perdurante crisi (alimentata dalla prevaricazione delle forze governative e dall'abuso di potere da parte delle istituzioni del Paese, anche mediante il documentato ricorso alla forza e a forme di repressione violenta da parte del Governo) sia anzitutto una chiara presa di posizione e assunzione di responsabilità da parte del nostro Paese all'interno della comunità internazionale, mediante l'attivazione di tutti quegli strumenti e modalità

di intervento legittimamente previsti dall'ordinamento internazionale per la tutela della democrazia e dei diritti fondamentali dell'uomo, laddove questi siano messi a repentaglio;

per altro verso non ci si può esimere, al contempo, dalla gestione di questa crisi all'interno del nostro Paese, per tutelare quei cittadini italo-venezuelani che ritornano in Italia per le ragioni esposte e che si scontrano sistematicamente con un sistema burocratico di grande complessità e comunque, con una carente programmazione delle modalità di gestione del fenomeno, oltre che con l'assenza di una strategia per la loro integrazione e sicurezza sociale;

un aspetto di tale situazione portato all'attenzione dell'interrogante, e sul quale appare opportuna un'approfondita riflessione, riguarda la materia dei programmi di sostegno agli studenti laureati e ai professionisti specializzati provenienti da Paesi in guerra o in forte sofferenza sociale: un comparto in cui gli italo-venezuelani incontrano, a parità di condizioni rispetto ai loro connazionali con sola cittadinanza venezuelana, una disparità di trattamento in ordine al riconoscimento del loro *status* e conseguente accesso ai programmi di integrazione universitaria e professionale;

nello specifico esempio di una coppia di coniugi, di cui uno cittadino venezuelano e l'altro italo-venezuelano, mentre il primo di loro avrebbe la possibilità di vedersi riconosciuto lo *status* di "rifugiato", ed accedere, in presenza dei requisiti, ai progetti universitari e professionali che consentono di ottenere il sostegno tra l'altro dell'UNHCR, l'altro, essendo riconosciuto come "profugo", resterebbe conseguentemente escluso dai programmi di integrazione;

una situazione paradossale, per la quale il possesso della cittadinanza italiana oltre a quella venezuelana, anziché rappresentare in Italia un elemento di maggiore facilitazione nelle forme di integrazione sociale del cittadino nel suo Paese di origine, diverrebbe invece elemento penalizzante, in quanto preclusivo della possibilità di accedere a quelle forme di sostegno giustamente assicurate ai connazionali venezuelani, privi della cittadinanza italiana, che si trovano nella medesima condizione esistenziale di forte difficoltà;

appare necessario valutare l'adozione di provvedimenti normativi, puntali e mirati, che nel rispetto e in coerenza con le norme del diritto internazionale consentano di perseguire la finalità di una maggiore facilitazione delle possibili forme di integrazione del popolo italo-venezuelano che, in fuga dal Venezuela, fa ritorno in Italia;

inoltre, in materia di riconoscimento dei titoli di studio, si rileva come tale integrazione potrebbe trovare significative applicazioni nel settore delle professioni medico-sanitarie, che peraltro, nel nostro Paese, è in sofferenza proprio per carenza di personale specializzato in carico al Sistema sanitario nazionale, favorendo ed agevolando, previa valutazione e somministrazione di adeguati *test* di valutazione dell'idoneità basati oltre che sul titolo di studio anche sulla comprovata esperienza nel settore, l'esercizio nel nostro Paese delle professioni sanitarie da parte del personale italo-venezuelano;

in ragione e nel rispetto delle storiche origini comuni, delle affinità antropologiche e culturali e dello spirito di fratellanza e dei sentimenti di solidarietà che accomunano la vastissima comunità degli italiani nel mondo, è

necessario procedere senza indugio nel definire una vera e propria strategia di integrazione e gestione di questo flusso migratorio, che interessa una comunità che non deve e non può essere lasciata indietro,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo, ciascuno conformemente alle proprie competenze ed eventualmente anche in modo congiunto, non ritengano necessario adottare provvedimenti normativi adeguati finalizzati a favorire parità di trattamento tra tutti i migranti che, in fuga dal Venezuela, approdano in Italia, estendendo le protezioni previste per i cittadini extracomunitari anche agli italo-venezuelani, cui risulta attualmente precluso l'accesso ai programmi di integrazione universitaria e professionale;

se non valutino l'opportunità di procedere senza indugio ad adottare provvedimenti normativi volti ad abilitare gli italo-venezuelani in Italia all'esercizio delle professioni medico-sanitarie, favorendo una maggiore integrazione di questo flusso migratorio e fornendo al contempo una prima risposta alle carenze strutturali di personale medico-sanitario all'interno delle strutture del Servizio sanitario nazionale.

(4-02808)

FAZZOLARI - Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale. - Premesso che:

la drammatica situazione sociale, politica ed economica del Venezuela, determinata dalla persistenza in carica dal regime ormai conclamatamente dittatoriale di Nicolas Maduro, oltre ad aggravare nel Paese una situazione umanitaria già gravemente deteriorata, degradata e compromessa e rispetto alla quale la comunità internazionale ha più volte espresso forte preoccupazione, continua a determinare gravissime difficoltà economiche ed esistenziali in danno alla comunità italo-venezuelana, sia in Venezuela che in Italia;

non ci si sofferma in questa sede in ordine all'opportunità, comunque considerata impellente e indemandabile, a che la nostra nazione, coerentemente con la propria tradizione democratica e costituzionale e con lo storico e continuo concorso al processo di affermazione e difesa universale dei diritti fondamentali dell'uomo, della dignità e del valore della persona umana e della libertà di manifestazione del pensiero, adotti rispetto a questa gravissima situazione una posizione di netta, chiara e decisa condanna, scardinandosi in modo definitivo da qualsiasi ambiguità o esitazione nell'identificazione dei propri interlocutori internazionali sulla base di principi di democrazia e giustizia;

appare necessario focalizzare l'attenzione, nell'ottica della necessaria ricerca, almeno nel nostro Paese, di soluzioni di problemi impellenti che interessano la comunità italo-venezuelana coinvolta da queste dinamiche, su effetti e correlazioni tra la persistenza di questa grave situazione politica ed umanitaria in Venezuela e le dinamiche dei flussi migratori verso il nostro Paese e i disagi sociali connessi ad una gestione che risulterebbe inadeguata rispetto alle dimensioni del fenomeno;

secondo una rilevazione del 2018 dell'Organizzazione internazionale per le migrazioni (OIM), nel periodo tra il 2015 e il 2017 un milione di venezuelani (cifra che comunque potrebbe essere molto più elevata) avrebbe abbandonato il Paese, e il numero dei migranti venezuelani è in costante aumento, oltre che in tutti i paesi latinoamericani, negli Stati Uniti e in Canada, anche in tre Paesi dell'Unione europea: Portogallo, Spagna e Italia;

con riguardo al nostro Paese e con particolare riferimento al crescente fenomeno della "migrazione di ritorno", risulta all'interrogante che numerose sarebbero le problematiche e le difficoltà di carattere burocratico che gli italo-venezuelani riscontrano sistematicamente presso gli uffici della rete consolare: dai costi esorbitanti del rilascio delle apostille Aja e per il riconoscimento di certificati professionali, titoli di studio, patenti di guida, alla sospensione nell'erogazione delle pensioni maturate in Venezuela (problematica peraltro già oggetto di un precedente atto di sindacato ispettivo a firma dell'interrogante presentato in data 9 ottobre 2019, 4-02261);

ad aggravare la già critica e difficile situazione, vi sono le numerose denunce e segnalazioni di frodi per ottenere, dietro il pagamento di somme tra i 250 e i 500 euro a persona, appuntamenti presso l'ambasciata e gli uffici consolari d'Italia in Venezuela: vicenda evidentemente nota al Governo italiano, come dimostra il comunicato pubblicato sul sito istituzionale del consolato generale d'Italia a Caracas del 17 giugno 2019, nel quale, proprio in relazione alle segnalazioni all'ambasciata e agli uffici consolari, si avvisavano gli utenti della gratuità del servizio, mettendo in guardia dalle frodi;

nella medesima nota, si legge: "l'utilizzo di questi mediatori non è una soluzione alle difficoltà di prenotazione, bensì ne è spesso la causa principale in quanto occupano di proposito decine di spazi d'appuntamento e impediscono ai singoli utenti di accedervi", e ancora: "il Ministero degli esteri e della Cooperazione internazionale che gestisce centralmente il sistema di prenotazione, sta studiando rimedi tecnici per impedirne l'azione",

si chiede di sapere:

quali rimedi tecnici il Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale abbia effettivamente messo a punto ed attivato per mettere in sicurezza il sistema di prenotazione degli appuntamenti presso il consolato e con quali risultati;

se il Ministro in indirizzo abbia effettuato indagini interne per verificare se la causa di simili frodi sia da ricercare esclusivamente in malfunzionamenti o falle tecniche del sistema di prenotazione, e se escluda che, invece, all'interno degli uffici abbiano avuto luogo fenomeni di corruzione o forme di connivenza con mediatori e affaristi;

se non consideri necessario avviare, entro breve termine, una verifica in ordine all'adeguatezza della rete consolare e diplomatica degli uffici italo-venezuelani a far fronte, con le proprie procedure, al crescente flusso migratorio verso l'Italia che interessa la comunità italo-venezuelana, al fine di promuovere una semplificazione e un abbattimento dei costi amministrativi e rimuovere le numerose difficoltà burocratiche in ordine al riconoscimento di certificati professionali, titoli di studio o attestazioni legali, volte a favorire e rendere più agevole un'effettiva reintegrazione degli italo-venezuelani che ritornano nel nostro Paese.

(4-02809)

MARTELLI - *Al Ministro della difesa.* - Premesso che:

il 29 dicembre 2019 le forze statunitensi hanno colpito obiettivi del gruppo sciita Kataib Hezbollah in Iraq e Siria. Il Pentagono ha spiegato la mossa come una reazione all'attacco del movimento filo-iraniano alla base irachena vicino a Kirkuk, dove un cittadino americano ha perso la vita e 4 soldati americani sono rimasti feriti;

dopo i *raid* di ritorsione americani, è scoppiata la rabbia degli sciiti iracheni, che hanno preso d'assalto l'ambasciata statunitense a Baghdad. Washington ha risposto con l'assassinio del generale iraniano Qasem Soleimani, considerato la mente delle rivolte sciite;

dopo l'uccisione del generale iraniano Soleimani e di alte gerarchie della milizia irachena da parte dell'amministrazione Trump, che ha portato sull'orlo dello scontro gli Stati Uniti da un lato e Iran dall'altro, si è avuta una forte e civile risposta da parte del Governo di Baghdad, il quale ha giudicato il *raid* mirato contro Soleimani una violazione delle condizioni per il dispiegamento dell'esercito americano in Iraq;

il Parlamento iracheno, in data 5 gennaio 2020, in sessione straordinaria, ha votato una risoluzione all'unanimità con cui ha chiesto al proprio Governo, nell'ottica di preservare la propria sovranità, il ritiro delle truppe americane e il ritiro della richiesta di assistenza straniera. Successivamente, il Presidente statunitense Donald Trump ha minacciato l'Iraq di sanzioni in caso di azioni ostili verso gli Stati Uniti;

la votazione ha avuto come conseguenza una prepotente risposta americana che, forte di un potere militare primo al mondo, al fine di perseguire i propri interessi geopolitici e a dispetto delle norme del diritto internazionale, ha confermato e potenziato la propria presenza nel Paese iracheno, ciò a spregio della volontà espressa dal popolo iracheno, disattendendo e ignorando così le dichiarazioni aggiuntive del capo del Governo iracheno, che ritiene la ritirata delle truppe straniere vantaggiosa per il Paese;

"Vox Italia", movimento del quale l'interrogante è rappresentante, con stupore osserva l'inerzia dell'attuale Governo, coadiuvato da larga parte della silenziosa opposizione, all'atteggiamento antidemocratico e di arroganza militare americana. Comportamento suggellato dalla conferma di affiancare, con circa 1.000 militari italiani, le forze di occupazione statunitensi in Iraq, dimenticando così i militari italiani feriti e rivendicando sempre maggiori stanziamenti economici per l'acquisizione e l'aggiornamento degli armamenti dello strumento militare;

è del tutto evidente che i militari italiani in Iraq, in considerazione di tale risoluzione, sono considerati e sentiti come occupanti e non più come liberatori e collaboratori dell'esercito iracheno, divenendo oggetto di minaccia trasversale, nonché potenziali obiettivi degli eventuali e legittimi insorgenti. Il movimento Vox Italia, condividendo il grido di dolore lanciato dai sindacati militari, ritiene necessario esprimere il proprio dissenso verso l'impegno delle forze armate italiane in Iraq, ormai non consono agli obiettivi

internazionali di pace e stabilità, concordando, altresì, sulla necessità di ritirare i contingenti militari italiani dalle missioni all'estero, ove l'impegno delle forze armate è divenuto chiaramente incostituzionale,

si chiede di sapere:

se il Governo abbia, ai sensi dell'articolo 11 della Costituzione, che sancisce che l'Italia ripudia la guerra come strumento di offesa alla libertà degli altri popoli e come mezzo di risoluzione delle controversie internazionali, intrapreso le opportune e necessarie azioni atte ad interrompere l'intervento di assistenza militare, provvedendo al ritiro immediato delle truppe italiane dal territorio iracheno, sia per salvaguardare le vite dei militari, sia per impedire il proseguimento di questo atto incostituzionale, rendendo conforme e coerente il proprio operato rispetto agli accordi legittimi sottoscritti con i propri alleati;

se intenda porre in essere ogni iniziativa atta alla tutela della salute e della vita dei militari italiani impiegati in operazioni militari in Iraq, non limitandosi ad operazioni temporanee di ridislocazione degli assetti o alla sospensione delle attività addestrative, nonché ad evitare la partecipazione attiva a conflitti di guerra e l'uso improprio delle forze armate;

se intenda, nel territorio iracheno, invertire il rapporto tra costi militari e piani di cooperazione civile, attualmente 7 a uno, attraverso la polarizzazione delle proprie risorse finanziarie verso lo sviluppo delle progettualità o opere civili di costruzione di scuole, ospedali, potabilizzatori, infrastrutture, ricostruendo ciò che le guerre in questi decenni hanno distrutto e ponendo in essere una più efficace opera di contrasto al "Daesh" ed alla divisione settaria del Paese.

(4-02810)

RUSPANDINI - *Ai Ministri dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.* - Premesso che:

Samami SpA è un'azienda di componentistica con sede a Isola del Liri (Frosinone), che lavora con commesse di altre aziende, tra le quali colossi come ABB;

nel mese di settembre 2019 vi è stato il passaggio di proprietà e il cambio di denominazione dell'azienda;

ad oggi non è chiaro quale sarà il futuro dell'azienda, sia in termini occupazionali, sia per quanto riguarda il pagamento degli stipendi arretrati, constatato che dal giorno della cessione ad oggi è stato pagato, peraltro con tre mesi di ritardo, un solo stipendio (del mese di settembre), e non è stata pagata nemmeno la tredicesima;

nonostante l'azienda continui a ricevere commesse, i lavoratori continuano a non ricevere le retribuzioni con evidenti ripercussioni sotto l'aspetto psicologico ed economico,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza della grave situazione e quali iniziative di competenza intendano intraprendere affinché vengano garantiti i livelli occupazionali dell'azienda e il diritto alla retribuzione per l'attività lavorativa svolta.

(4-02811)

FERRO, MALLEGGNI - *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.* - Premesso che:

la revisione periodica è finalizzata ad accertare il possesso, da parte dei veicoli a motore, dei requisiti di sicurezza, silenziosità e rispetto dei limiti ambientali, necessari al regolare fluire della circolazione stradale;

è un sistema complesso che per funzionare esige capillarità, prossimità e speditezza nello svolgimento del servizio;

per questa ragione, si spiega l'oculata scelta delle istituzioni di demandare la revisione di alcune categorie di veicoli a motore ai centri di controllo privati, sollevando il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di una significativa mole di pratiche, con un evidente vantaggio per la pubblica amministrazione;

prima dell'affidamento in concessione (poi autorizzazione) ai centri privati del servizio, le revisioni sui veicoli erano effettuate con cadenza decennale, in luogo degli odierni e più stretti termini di adempimento, funzionali a garantire un più elevato grado di sicurezza di automobilisti e cittadini;

le imprese artigiane rappresentano il pilastro di un settore costituito da: circa 9.000 centri di controllo, di cui il 93 per cento sono micro imprese, oltre 25.000 occupati, 16 milioni di revisioni annue, per un fatturato complessivo superiore al miliardo di euro;

il quadro normativo di settore attraversa oggi un'incontrovertibile fase di disorientamento, che penalizza le imprese operanti nel pieno rispetto delle regole e rischia di compromettere la sicurezza stradale;

si registrano carenze organizzative in capo agli uffici territoriali della motorizzazione, che determinano una preoccupante dilatazione dei tempi nell'esercizio delle revisioni di propria attribuzione;

la precarietà del ruolo istituzionale delle Province si ripercuote sull'effettiva capacità degli uffici preposti a svolgere i compiti connessi al rilascio delle autorizzazioni e al controllo sul corretto espletamento delle attività dei centri di controllo,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo non ritenga urgente adottare il decreto ministeriale che estende le attribuzioni dei centri di controllo privati alla revisione dei mezzi pesanti, ricomprendendo anche i rimorchi, al fine di limitare tempi e attese di natura burocratica, estendere l'efficacia dell'autorizzazione a tutte quelle operazioni di collaudo, che già oggi i centri di controllo sarebbero in grado di portare a termine in maniera autonoma, rendere efficienti i controlli necessari al rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione delle revisioni e per le successive verifiche in ordine al loro corretto svolgimento, rafforzando il ruolo di supervisione generale agli uffici territoriali della motorizzazione;

se non ritenga, inoltre, di dare piena attuazione alla nuova disciplina concernente gli ispettori dei centri di controllo privati, rendendo i percorsi formativi il più possibile aderenti alle attribuzioni riconosciute, aggiornare le tariffe per le revisioni, tenuto conto del lavoro svolto, delle accresciute professionalità e degli investimenti realizzati in ordine alle strutture e alle attrezzature impiegate.

(4-02812)

DAMIANI - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso che, a quanto risulta all'interrogante:

ultimamente nel territorio della provincia di Bari, segnatamente nel nord della provincia, si sono succeduti numerosi episodi di furti riguardanti attrezzi agricoli;

in particolare, nei territori di Trani, Terlizzi, Bitonto e Corato le numerose aziende agricole presenti hanno dovuto denunciare alle forze dell'ordine il furto di strumenti da lavoro;

i ripetuti furti di attrezzi agricoli di elevato costo, oltre a causare un danno economico immediato, generano pesanti danni per l'intera attività agricola dei territori già gravemente segnati dall'annosa questione della Xylella, che ha messo "in ginocchio" l'agricoltura di una delle regioni a maggiore vocazione agricola d'Italia;

i dati sono sconcertanti e già nel 2018 la Coldiretti aveva stimato in circa 300 milioni di euro i danni da furto di mezzi agricoli;

tale situazione, più che il risultato di sporadici episodi di malviventi occasionali, sembrerebbe essere opera di una vera e propria organizzazione;

sarebbe in uso, infatti, non solo la circostanza della ricettazione, ma anche quella della richiesta di riscatto,

si chiede di sapere:

come il Ministro in indirizzo intenda affrontare la questione, attese la gravità e le conseguenze di simili condotte;

come intenda adeguare la sicurezza dei luoghi più isolati, ponendo in essere le condizioni per una maggiore tutela delle vie di comunicazione;

se non intenda implementare la dotazione di uomini e mezzi in quella particolare area della Puglia.

(4-02813)

SANTANGELO, D'ANGELO, ANGRISANI, LANNUTTI, PAVANELLI, ANASTASI, TRENTACOSTE, DONNO, CAMPAGNA, VACCARO, PRESUTTO, CORRADO, GUIDOLIN, LEONE - *Al Ministro della giustizia.* - Premesso che:

in data 24 gennaio 2020, come riportato dall'articolo della testata *online* "TrapaniSi", una delegazione di parlamentari del Movimento Cinque Stelle ha svolto una visita presso l'istituto penitenziario "Pietro Cerulli" di Trapani;

la delegazione di parlamentari, composta dal primo firmatario della presente interrogazione e dagli onorevoli Vita Martinciglio e Antonio Lombardo, è stata ricevuta dal comandante di reparto Giuseppe Romano, il quale, prima della ricognizione, ha fornito una dettagliata relazione sulla composizione dell'organico in servizio della Polizia penitenziaria, nonché di tutti i servizi svolti all'interno dell'istituto penitenziario;

alla data della visita, l'organico di Polizia penitenziaria risultava composto da 266 unità, di cui 223 SAT (servizio a turno) e 43 NTP (nucleo traduzioni e piantonamenti), mentre la pianta organica prevista dal Dipartimento dell'amministrazione penitenziaria è di 300 unità. Inoltre, delle 223 unità SAT, 6 andranno in pensione entro giugno 2020, 10 si trovano attualmente a

disposizione della commissione medico ospedaliera e 2 sono in congedo di maternità. Diverse unità del personale di Polizia penitenziaria fruiscono di permessi ai sensi della legge n. 104 del 1992, che riducono ulteriormente il personale del servizio a turno;

risulta allo stato attuale una carenza di circa 63 unità che determina gravosi accorpamenti di servizi durante l'arco delle 24 ore. Entro giugno 2020 si prevede che il personale SAT sarà ulteriormente ridotto a 172 unità;

ad oggi risulta, altresì, insufficiente la presenza del personale specializzato per il trattamento dei detenuti con problemi psichiatrici (in numero pari a 145) e con problemi di tossicodipendenza (180);

rilevato, infine, che:

il decreto legislativo n. 230 del 1999, recante il riordino della medicina penitenziaria, all'art. 1, comma 1, recita: "I detenuti e gli internati hanno diritto, al pari dei cittadini in stato di libertà, alla erogazione delle prestazioni di prevenzione, diagnosi, cura e riabilitazione, efficaci ed appropriate, sulla base degli obiettivi generali e speciali di salute e dei livelli essenziali e uniformi di assistenza individuati nel Piano sanitario nazionale, nei piani sanitari regionali ed in quelli locali";

alla medicina penitenziaria è affidato il compito della promozione della salute, prevenzione, diagnosi, cura e riabilitazione in carcere, in maniera compatibile con la sicurezza della struttura e il rispetto del paziente detenuto;

l'ordinamento penitenziario (legge n. 354 del 1975, e successive modificazioni e integrazioni) è stato concepito e voluto dal legislatore in funzione non della sola custodia del detenuto, ma, ai sensi dell'art. 27 della Costituzione, del recupero sociale del condannato;

è emersa, nel corso della visita, la necessità di potenziare le unità di personale al fine di garantire una migliore gestione dei turni degli agenti, ponendo in essere tutte le misure idonee volte a tutelare gli uomini e le donne della Polizia penitenziaria;

è emersa, altresì, l'esigenza di garantire un piano di opere di complessivo riammodernamento dell'istituto penitenziario e dei sistemi di videosorveglianza, con particolare e urgente riferimento alle condizioni strutturali e impiantistiche interne del padiglione che include la sezione "Mediterraneo", al fine di migliorare le condizioni igienico-sanitarie e la sicurezza delle celle che ospitano i detenuti,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto riportato;

se intenda intervenire, nei limiti delle proprie attribuzioni, affinché si possa intraprendere con la direzione penitenziaria una programmazione di implementazione del personale della pianta organica del Pietro Cerulli di Trapani, così come previsto, a 300 unità, al fine di migliorare il funzionamento delle mansioni dei servizi nonché garantire la sicurezza dei lavoratori e la normale sorveglianza dei detenuti;

se e quali interventi di manutenzione straordinaria risultino programmati per rendere più funzionali e sicure le strutture del penitenziario trapanese;

se nel rispetto dei livelli essenziali per il trattamento dei detenuti con patologie psichiatriche e con tossicodipendenze, in considerazione dell'alto

numero di detenuti, sia possibile prevedere un'adeguata presenza di personale specializzato.

(4-02814)

LANNUTTI, ROMANO, MATRISCIANO, NATURALE, CORRADO, ACCOTO, PAVANELLI, ROMAGNOLI - *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e della giustizia.* - Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

da un articolo de "il Giornale" del 28 dicembre 2019 a firma di Luca Fazzo dal titolo e dal sottotitolo eloquenti "MPS, scontro giudici-pm: 'Milano non ha indagato'. Salvini (Procura generale): era vicina al crac, ora nuove perizie. E gli inquirenti si ribellano", si apprende che, secondo il giudice per le indagini preliminari, Guido Salvini, il Monte dei Paschi di Siena «era sull'orlo del fallimento. E prima di prosciogliere gli uomini che stavano al suo vertice dopo lo scandalo, ovvero Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, bisogna indagare ancora. Cosa che la Procura della Repubblica non ha fatto»;

l'inchiesta milanese sui crediti "deteriorati", i finanziamenti «concessi da Mps a clienti destinati a non rimborsare mai né capitale né interessi», è nata da alcuni esposti di azionisti e vede indagati per falso in bilancio l'ex presidente Profumo, oggi amministratore delegato di Leonardo, e l'ex amministratore delegato Viola, nominati nel 2012 dopo la crisi dell'istituto bancario. Ad agosto 2019, il giudice per le indagini preliminari Salvini aveva respinto l'ennesima richiesta di archiviazione, in quanto si era trovato di fronte a «Una situazione catastrofica di Mps solo in parte rilevata dalla Banca d'Italia, che analizzando "a campione" i finanziamenti concessi da Mps evidenziò crediti deteriorati per 4,6 miliardi mentre le sofferenze irrecuperabili "ammontavano verosimilmente a più di 26 miliardi"». Non solo. «"Il giudizio di inadeguatezza organizzativa, procedurale e globalmente aziendale formulato dalla Banca d'Italia nei confronti di Mps non rifletteva del tutto l'ancor più grave stato dei fatti in quanto non descriveva completamente la situazione di rischio in cui si trovavano i clienti dell'Istituto"»;

considerando, inoltre, che, sempre per quanto risulta:

secondo il giornalista, il giudice Salvini avrebbe preso in seria considerazione la perizia dell'ingegner Giuseppe Bivona, consulente di un centinaio di vittime del *crac* Mps, in cui si sostiene che «"la banca avrebbe fatto figurare come semplici sofferenze crediti ormai del tutto inesigibili" e che "le comunicazioni al mercato sarebbero state sistematicamente ingannevoli a partire dal comunicato del gennaio 2013, in costanza della guida di Profumo e Viola, in cui si affermava che la situazione è sotto controllo"»;

l'ingegner Bivona «in un esposto di inusitata durezza», come riporta "il Giornale" in un altro articolo, pubblicato il 19 gennaio 2020, sempre a firma di Fazzo, accusa la Procura di Milano di aver dato vita ad «una copertura in grande stile delle colpe del disastro Mps da parte della Procura di Milano, trasformatasi in avvocato difensore dei vertici della banca senese arrivati dopo il disastro: ovvero Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, nominati "su input dei vertici del Partito Democratico a livello locale e nazionale"»;

quanto alle richieste di archiviazione, secondo Bivona non si tratterebbe «di una fisiologica diversità di opinioni tra organi giudiziari ma di "profili di tale abnormità" da giustificare un procedimento disciplinare. Per raggiungere i suoi obiettivi, il pubblico ministero avrebbe ripetutamente "travistato i fatti", "omettendo di valutare circostanze inconfutabilmente accertate", specie i documenti che provavano la malafede di Profumo e Viola, la loro consapevolezza che i bilanci erano falsi perché spacciavano dei derivati come titoli di Stato». Infine, per Bivona «il pm avrebbe avallato le note tecniche di Banca d'Italia e Consob "quantunque pacificamente errate o sconfessate in modo documentale"»;

l'ingegner Bivona avrebbe anche chiesto l'intervento del Consiglio superiore della magistratura e del Ministro della giustizia «nei confronti del pm milanese titolare del procedimento», in quanto dalla lettura dei verbali di udienza «"nel procedimento manca di fatto la pubblica accusa"». Infatti, Bivona nel suo esposto ritiene che dietro la vicenda ci sarebbe «un "affare di Stato"», ovvero un'«operazione finalizzata a salvare non la banca, ma la Fondazione Mps, cuore del potere rosso a Siena». Nell'esposto, il perito sostiene inoltre che «"Se i bilanci non fossero stati truccati, non sarebbero mai arrivati gli aiuti di Stato, i cosiddetti Monti Bonds", che evitarono la catastrofe. (...) Bivona parla di "una distruzione di valore per i soci pubblici e privati pari a circa 16,5 miliardi, di cui circa 2,5 miliardi per lo Stato. Nonostante che già nel 2013, se non nel 2012, Mps fosse tecnicamente fallita. Tutto questo mentre Viola diramava comunicati tranquillizzanti sullo stato di salute della banca"». Infine, Bivona «non risparmia neanche gli attuali vertici dell'istituto, a partire dal presidente Stefania Bariatti, che "erano in carica" al momento dell'approvazione della relazione finanziaria (non conforme ovvero falsa) al 30 giugno 2015, ed erano stati avvisati nel luglio 2015 "del falso contabile relativo all'operazione Nomura". Per tutti questi motivi, il consulente dei piccoli azionisti "chiede dunque alla sezione disciplinare del Csm di valutare alla luce dei fatti esposti se il pubblico ministero abbia tenuta o meno una condotta contraria ai suoi doveri nell'esercizio delle sue funzioni"»;

gli interroganti ritengono che i Ministri in indirizzo debbano intervenire, con atti di competenza, anche per restituire fiducia ai cittadini,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti e se e quali iniziative di propria competenza intendano adottare in merito.

(4-02815)

BOSSI Simone, CASOLATI, TOSATO - *Ai Ministri per gli affari europei e delle infrastrutture e dei trasporti*. - Premesso che:

le Autorità di sistema portuale (Asp) sono un ente pubblico di diretta emanazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, quindi articolazioni della pubblica amministrazione ai sensi dell'articolo 74 del testo unico delle imposte sui redditi, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 917 del 1986, e successive modificazioni e integrazioni;

per tale ragione le Autorità di sistema portuale sono esentate dal pagamento dell'imposta sul reddito delle società (Ires);

considerato che:

per la Dg Competition, la direzione generale della Commissione europea a cui spetta il ruolo di vigilare sul rispetto delle regole comunitarie in tema di concorrenza, che fa capo alla danese Margrethe Vestager, l'esenzione dalle tasse sarebbe un'infrazione delle regole del libero mercato;

secondo la Dg Competition, questo infatti procurerebbe indebiti vantaggi alle Asp, distorcendo la concorrenza e incidendo sugli scambi interni all'Unione europea;

l'8 gennaio 2019, la Commissione europea ha invitato l'Italia ad adottare misure atte a garantire che le autorità portuali che svolgono attività economiche siano assoggettate all'imposta sul reddito delle società;

il 7 marzo 2019, l'Italia ha respinto la proposta della Commissione, chiarendo che per le norme italiane, confermate anche da pronunce della Cassazione, le Asp sono articolazioni della pubblica amministrazione, e pertanto sono tenute a pagare l'Irap, contributo regionale sulle attività produttive, ma non l'Ires;

sempre per tale interpretazione, le Asp non svolgono attività commerciali ma sono enti pubblici non economici che regolamentano e controllano le attività svolte dai soggetti operanti nei porti, che al contrario sono soggetti all'imposta sul reddito delle società;

la Commissione europea ha pertanto deciso di avviare il procedimento d'indagine formale ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea;

la Commissione europea, al termine dell'indagine, ha ritenuto che l'esenzione fiscale concessa alle Asp costituisca un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato;

valutato infine che se le Asp saranno considerate a tutti gli effetti delle società da tassare, può essere messo in discussione il principio del loro monopolio nella gestione dei porti, aprendo a un processo di privatizzazioni di un settore strategico che potrebbe interessare a Paesi stranieri,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo siano a conoscenza dei fatti esposti, e quali iniziative intendano intraprendere per tutelare un settore strategico e vitale per gli interessi nazionali.

(4-02816)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

6ª Commissione permanente (Finanze e tesoro):

3-01336 del senatore Lannutti ed altri, sulla stipula di contratti "Assimutuo" commercializzati da Abbey National Bank.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 184ª seduta pubblica del 28 gennaio 2020, a pagina 163, nel testo dell'interrogazione 4-02782, rispettivamente alla terza riga del terzo capoverso, alla prima riga del quarto capoverso e alla prima riga dell'ottavo capoverso, sostituire la parola: "obiettivo" con la parola: "traguardo".