



Assemblea

**RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI**

ASSEMBLEA

351^a seduta pubblica (antimeridiana)
giovedì 13 novembre 2014

Presidenza del vice presidente Calderoli,
indi della vice presidente Fedeli

INDICE GENERALE

RESOCONTO STENOGRAFICO Pag. 5-46

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 47-64

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) 65-98

I N D I C E

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE	Pag. 5
GAETTI (M5S)	5
Verifiche del numero legale	5

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

6

SUGLI EPISODI AVVENUTI FUORI DELL'AULA AL TERMINE DELLA SEDUTA POMERIDIANA DI IERI

PRESIDENTE	6, 7
MONTEVECCHI (M5S)	6

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo 2) e 1-00342 sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territoriale della Sardegna

Approvazione della mozione 1-00329 (testo 2), della premessa e dei punti 1), 2), 3), 5) e 6) della mozione 1-00337 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1. Reiezione del punto 4) della mozione 1-00337 (testo 2). Ritiro delle mozioni 1-00284, 1 00340 (testo 2) e 1-00342:

URAS (Misto-SEL)	7
CROSIO (LN-Aut)	9
SERRA (M5S)	11
FLORIS (FI-PdL XVII)	13
LAI (PD)	15
GIBIINO (FI-PdL XVII)	18
CUCCA (PD)	20
CANDIANI (LN-Aut)	22
CERVELLINI (Misto-SEL)	24
LIUZZI (FI-PdL XVII)	26
RANUCCI (PD)	28

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	Pag. 29
------------------	---------

CORTE COSTITUZIONALE

PRESIDENZA	29
------------------	----

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo 2) e 1-00342:

TONINI (PD)	30
-------------------	----

SULL'INCIDENTE CHE HA COINVOLTO UN CONSIGLIERE COMUNALE DEL PD DI PAVIA

PRESIDENTE	30, 31
CENTINAIO (LN-Aut)	30, 31

SULLE DELIBERAZIONI DEL CONSIGLIO DI PRESIDENZA

PRESIDENTE	31, 32
FALANGA (FI-PdL XVII)	31

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo 2) e 1-00342:

LAI (PD)	32
DEL BASSO DE CARO, sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti	33
CROSIO (LN-Aut)	35

SALUTO AD UNA RAPPRESENTANZA DI STUDENTI

PRESIDENTE	35
------------------	----

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà: GAL; Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Nuovo Centrodestra: NCD; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Per l'Italia: PI; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Misto: Misto; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

MOZIONI**Ripresa della discussione delle mozioni
1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo
2) e 1-00342:**

PRESIDENTE	Pag. 36, 38, 39 e <i>passim</i>
URAS (<i>Misto-SEL</i>)	36
CIOFFI (<i>M5S</i>)	36
MANCUSO (<i>NCD</i>)	38
CARRARO (<i>FI-PdL XVII</i>)	38, 39
FILIPPI (<i>PD</i>)	39
CROSIO (<i>LN-Aut</i>)	41
GAETTI (<i>M5S</i>)	41, 42
SERRA (<i>M5S</i>)	42

**INTERVENTI SU ARGOMENTI NON
ISCRITTI ALL'ORDINE DEL GIORNO**

PRESIDENTE	43, 44
FASIOLO (<i>PD</i>)	43
DI MAGGIO (<i>PI</i>)	44

INTERROGAZIONI**Per lo svolgimento:**

PRESIDENTE	44, 45
GIROTTA (<i>M5S</i>)	44

**SUGLI EVENTI CALAMITOSI CHE
HANNO COLPITO LA LOMBARDIA**

PRESIDENTE	45, 46
ARRIGONI (<i>LN-Aut</i>)	45

ALLEGATO A**MOZIONI**

Mozioni 1-00284, 1-00329 (testo 2), 1-00337 (testo 2), 1-00340 (testo 2) e 1-00342 sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territo- riale della Sardegna	47
Ordine del giorno	63

ALLEGATO B**INTERVENTI**

Dichiarazione di voto del senatore Mancuso sulle mozioni 1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo 2) e 1-00342	Pag. 65
---	---------

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFET-
TUADE NEL CORSO DELLA SEDUTA****SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTA-
ZIONI EFFETTUATE NEL CORSO
DELLA SEDUTA****CONGEDI E MISSIONI****DISEGNI DI LEGGE**

Assegnazione	77
------------------------	----

INDAGINI CONOSCITIVE

Annunzio	78
--------------------	----

PETIZIONI

Annunzio	78
--------------------	----

**MOZIONI, INTERPELLANZE E INTER-
ROGAZIONI**

Apposizione di nuove firme a mozioni, inter- pellanze e ad interrogazioni	79
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	80
Mozioni	80
Interpellanze	81
Interrogazioni	83
Interrogazioni con carattere d'urgenza ai sensi dell'articolo 151 del Regolamento	88
Interrogazioni da svolgere in Commissione . .	98
Ritiro di interpellanze e di interrogazioni . .	98

AVVISO DI RETTIFICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,33*).
Si dia lettura del processo verbale.

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

Sul processo verbale

GAETTI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GAETTI (*M5S*). Signora Presidente, chiedo la votazione del processo verbale, previa verifica del numero legale.

Verifica del numero legale

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Invito pertanto i senatori a far constatare la loro presenza mediante procedimento elettronico.

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,37*).

Sospendo la seduta fino alle ore 9,50, sperando di vedere un esponente del Governo, cui va la mia reprimenda per l'assenza.

(La seduta, sospesa alle ore 9,38, è ripresa alle ore 9,51).

Sugli episodi avvenuti fuori dell'Aula al termine della seduta pomeridiana di ieri

MONTEVECCHI (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONTEVECCHI (*M5S*). Signor Presidente, mi scusi ma, poiché il nostro Capogruppo è stato sospeso e oggi non si trova in Aula, mi trovo un attimo a farne le veci. Spero che lei me lo permetta, data l'impossibilità per il nostro Capogruppo di essere in Aula.

Le vorrei chiedere gentilmente una cosa. Ieri, a fine seduta, sono successi dei fatti incresciosi qui, subito fuori dell'Aula, che hanno interessato un nostro senatore e altri due senatori di altre forze politiche. Pare che ci sia stata una piccola colluttazione in cui al nostro senatore sono stati inferti uno schiaffo e un calcio. Chiedo di far luce su quanto accaduto, accertare le responsabilità ed eventualmente procedere con le azioni previste dal Regolamento. La ringrazio. (*Applausi della senatrice Simeoni*).

PRESIDENTE. Grazie a lei, senatrice Montevercchi, per la notizia, che fino ad ora mi era assolutamente ignota. Disporremo per i dovuti accertamenti del caso.

Discussione delle mozioni nn. 284, 329, 337, 340 (testo 2) e 342 sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territoriale della Sardegna (ore 9,53)

Approvazione della mozione n. 329 (testo 2), della premessa e dei punti 1), 2), 3), 5) e 6) della mozione n. 337 (testo 2) e dell'ordine del giorno G1. Reiezione del punto 4) della mozione n. 337 (testo 2). Ritiro delle mozioni nn. 284, 340 (testo 2) e 342

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00284, presentata dal senatore Uras e da altri senatori, 1-00329, presentata dal senatore Crosio e da altri senatori, 1-00337, presentata dalla senatrice Serra e da altri senatori, 1-00340 (testo 2), presentata dal senatore Floris e da altri senatori, e 1-00342, presentata dal senatore Lai e da altri senatori, sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territoriale della Sardegna.

Ha facoltà di parlare il senatore Uras per illustrare la mozione n. 284.

URAS (*Misto-SEL*). Signor Presidente, in premessa mi corre un obbligo, in quanto trattiamo questo argomento in quest'Aula, direi finalmente. Devo rammentare che è stata presentata un'interpellanza che aveva come oggetto la questione della continuità territoriale, e quindi un collegamento efficiente da e per la Sardegna a firma di più di quaranta senatori di tutti gli schieramenti e di tutte le formazioni politiche presenti in Senato. Tale interpellanza, presentata con carattere d'urgenza, prevedeva, per Regolamento del Senato, l'obbligo per il Ministro di venire a riferire entro quindici giorni sugli argomenti oggetto della stessa. Noi arriviamo molto tempo dopo; quella interpellanza rimane inevasa e affrontiamo lo stesso tema con le mozioni presentate (almeno la mia) in data 19 giugno, quindi diversi mesi orsono, prima che la vertenza Meridiana (successiva, come evoluzione, alla vertenza su Alitalia-CAI) esplodesse in tutta la sua drammaticità.

Chiedo un tantino di attenzione su questo perché, come ieri, stiamo parlando di lavoratori che vivono una condizione di assoluta incertezza rispetto al futuro, impegnati anch'essi, in modo molto pacifico, in una battaglia che comunque assume forme di lotta estreme: c'è chi sta sopra le torri da giorni per richiamare l'attenzione delle istituzioni e del Governo, ma anche del sistema imprenditoriale nazionale – e non solo – ad affrontare i problemi del lavoro, della produzione e dell'organizzazione migliore dei servizi, a vantaggio dei cittadini e in ragione dello sviluppo economico dell'intera comunità europea.

Questi temi non possono essere risolti e circoscritti alle volontà dei lavoratori direttamente interessati; sono temi che riguardano il complesso

del Governo, della società e dell'economia e richiamano per questa ragione atti di responsabilità anche da parte dell'Esecutivo, il cui operato purtroppo – io dico – anche in questa occasione non ci appare totalmente adeguato.

Signor Presidente, il trasporto aereo – per quanto i dati rappresentino una realtà in contrazione in questi mesi, almeno per quanto riguarda il traffico aereo passeggeri degli aeroporti italiani – ha avuto in questo quinquennio uno sviluppo enorme, superiore al 10 per cento. Stiamo parlando quindi di settori economici e di servizi che sono nettamente in sviluppo e che hanno fatto profitti. Nonostante tutto, il sistema però entra in crisi: si aggredisce la qualità del servizio, la garanzia sulla puntualità e sull'ampiezza del servizio; si aggredisce l'occupazione nel settore.

Noi esprimiamo una grave preoccupazione, soprattutto per le due principali crisi aziendali, quelle riguardanti Alitalia-CAI e Meridiana: se il caso Alitalia, peraltro, è ancora in una fase di definizione, quello Meridiana è in una fase particolarmente acuta di lotta e di difficoltà. Riteniamo che tali crisi aziendali potrebbero avere conseguenze particolarmente negative anche sui diritti alla continuità territoriale aerea dei cittadini e delle imprese della Sardegna.

La Sardegna è l'unica vera isola di questa Nazione, l'unica vera isola italiana: io penso che sia una delle poche vere grandi isole europee, nel senso che è priva di ogni tipo di collegamento alternativo a quello che richiede una distanza così significativa dal continente. Certamente anche la Sicilia ha le caratteristiche di un'isola, ma in questo caso il traffico dei traghetti e i collegamenti marittimi sono sicuramente meno difficoltosi di quelli che invece deve sostenere la Sardegna. Per questa ragione, insieme a quei collegamenti, i collegamenti aerei hanno una rilevanza assoluta dal punto di vista della continuità territoriale per i cittadini sardi.

Meridiana, che è una delle società di trasporto aereo principali, che ha operato in regime di continuità territoriale in Sardegna (e continua a farlo), oggi è interessata da una vertenza che riguarda circa 1.600 lavoratori, considerati in esubero, ed è in una condizione di crisi quasi decisiva, con grandi difficoltà nelle trattative e nella gestione delle conseguenti situazioni di gestione del traffico aereo, per quanto riguarda la Sardegna, e di prospettiva per i lavoratori.

Le organizzazioni sindacali nazionali e regionali sarde, confederali e autonome, lamentano la crescente difficoltà nelle trattative per l'individuazione di percorsi di soluzione che rilancino la compagnia. Gli stessi sindacati insistono sull'assenza, nel trasporto aereo, di regole certe per la Sardegna, su un sistema aeroportuale della continuità territoriale confuso, che produrrebbe (non abbiamo dubbi su questo) effetti negativi anche sulle singole vertenze delle compagnie aeree, che sarebbero aggravate, nel caso di Meridiana, anche dal continuo cambiamento di amministratori delegati e piani industriali, e anche da operazioni che riguardano società i cui rapporti con Meridiana sono abbastanza e significativamente opachi. Mentre a Olbia e a Malpensa si licenzia, ci sono realtà, in Lombardia e a Varese, che invece operano assunzioni di personale di bordo, dagli assi-

stenti di volo ai piloti, e rafforzano la loro organizzazione aziendale, e tali società pare siano in stretto collegamento con Meridiana per la cessione di traffici.

Premesso che quest'anno, nel trasporto aereo nazionale si rischia di arrivare a circa 14.000 persone in regime di ammortizzatori sociali e, per Meridiana, i cassaintegrati sarebbero stati determinati anche dalla mancata partecipazione della compagnia aerea alla gara sulla continuità territoriale su Cagliari; premesso, inoltre, che in modo particolare Meridiana pare cedere in queste ore e in questi giorni, una parte del servizio, che deve rendere, di continuità territoriale ad altri vettori; premesso che la stessa soluzione di Alitalia ha posto in difficoltà, in Sardegna, diverse centinaia di lavoratori (perché parliamo, in quel caso, di una quantificazione di esuberi strutturali pari a 2.250 lavoratori); tutto questo premesso, signor Presidente, noi chiediamo l'impegno al Governo di riferire in modo puntuale su tutto l'andamento delle vertenze, della riorganizzazione e delle ristrutturazioni delle compagnie aeree Alitalia e Meridiana; di definire una strategia, in relazione con Alitalia e Meridiana, che consenta, in ambito di definizione delle politiche di trasporto da e per la Sardegna di residenti e non residenti, anche di sostenere, compatibilmente con i necessari piani industriali di salvataggio delle compagnie, i più elevati livelli occupazionali.

Chiediamo inoltre di operare perché siano evitate, o comunque ridotte, le ricadute negative sull'occupazione in Sardegna (dove già lamentiamo vertenze insolute) e di proporre all'Unione europea, al fine di ottenerne le eventuali e necessarie approvazioni preventive, un programma di aiuti che assicurino l'applicazione di regimi tariffari per un adeguato numero di collegamenti aerei, da e per la Sardegna, di breve e medio raggio, atti ad assicurare la libera circolazione di persone e merci, così come stabilito dai Trattati. (*Applausi dal Gruppo Misto-SEL e dei senatori Caleo, De Pin e Pepe*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Crosio per illustrare la mozione n. 329.

CROSIO (*LN-Aut*). Signor Presidente, con questa mozione anche noi vogliamo sottolineare la preoccupazione che tocca tutto il Parlamento, ma non solo, relativamente a questa grande problematica.

Viene spontaneo parlare di trasporto aereo in questi momenti perché, a proposito della questione relativa ad Alitalia, verrebbe da chiedersi se il nuovo Presidente ci consiglierà, quando scendiamo da Milano, di utilizzare l'Alitalia o di prendere i suoi treni. Questa non è solo una battuta perché il nostro sistema di trasporto aereo arranca dal 2008 (in realtà da prima ma in modo particolare dal 2008 e dal famoso prestito-ponte di 300 milioni fatto dall'allora Governo Berlusconi) e le politiche che si sono succedute non ne hanno favorito una ristrutturazione organica – in modo particolare mi riferisco ad Alitalia – seria e concreta per rispondere alle richieste del mercato internazionale. Nessuna delle scelte compiute in

questi anni si è dimostrata puntuale e seria e oggi ne paghiamo le conseguenze.

Noi abbiamo sempre detto, ci tengo a sottolinearlo, che se avessimo portato avanti una politica puntuale e programmata, sia per il trasporto persone che per il trasporto merci, stabilendo, alla base di tutto, che i voli devono essere programmati dove si staccano i biglietti, sarebbe stato meglio. D'altronde abbiamo lottato anni per poter avere la famosa quinta libertà per l'aeroporto di Malpensa e per poter dare un impulso al traffico passeggeri e al traffico merci.

Questo Governo si è trovato nell'*impasse* di dover gestire per l'ennesima volta il crollo e il fallimento di Alitalia e noi abbiamo contestato il fatto che nel pacchetto, non ben definito, che è stato trattato con Etihad non sia stato considerato il problema relativo al sistema di trasporto aereo nazionale nel suo complesso ma ci si sia limitati a trattare l'azienda Alitalia senza considerare tutto l'indotto che le gravita attorno. Il rammarico è che Meridiana che, a nostro giudizio, doveva fare parte della trattativa, di fatto, non è stata inclusa in essa.

Per quanto riguarda la continuità territoriale, sempre in estrema sofferenza, concordo con il collega Uras sul fatto che la Sardegna si trovi in una condizione ancora più particolare rispetto alla Sicilia. Comunque la gestione territoriale, per quanto riguarda il sistema politico, è deficitaria da sempre; basti pensare a quanto è accaduto questa estate e al delirio cui abbiamo assistito sulla questione dei traghetti per la Sardegna e quant'altro, una situazione veramente vergognosa che ha messo in seria difficoltà anche tutto ciò che gravita attorno ai trasporti nei mesi estivi, cioè il turismo e quant'altro.

È chiaro, comunque, che il problema di Meridiana, con tutto il rispetto e fatte le dovute proporzioni, non si riduce alla Sardegna. Esiste un grosso problema anche per Malpensa, e malgrado le rassicurazioni del Primo Ministro – al quale non crediamo mai – pensavamo che ci sarebbe stata una presa di posizione importante sulla questione relativa agli aeroporti milanesi per definire o eliminare quel grosso problema di cannibalizzazione che, di fatto, avviene tra Linate e Malpensa. Si tratta di un problema che potrebbe essere regolato ma è necessario avere la volontà di farlo. Una volontà che vi è stata solo a parole ma non nei fatti.

Mi limito a ricordare al Governo quelle che sono le richieste: di farsi garante in questa problematica trattativa che coinvolge molte famiglie e per la quale, come ha ricordato il senatore Uras, vi sono ancora persone che stazionano sui tralicci a trenta metri di altezza e sono seriamente preoccupate per il proprio futuro. Occorre ridare una dignità umana a queste persone, dignità che, permettetemi di sottolineare malgrado il clima collaborativo di questa mattina, con questo Governo viene sempre meno.

Visto che dal Ministro competente – o, in questo caso, incompetente – non abbiamo avuto molte rassicurazioni in Commissione, vorremmo sentire dal Governo un accenno o una novità su questa vertenza, che sembra congelata e sulla quale non c'è alcuna risposta.

So già per certo che sulla richiesta di cui al punto 3) del dispositivo della nostra mozione ci sarà il parere contrario da parte del Governo, in quanto chiediamo al Governo, sempre nell'ambito delle proprie competenze, di adottare iniziative a livello sia nazionale che europeo per cercare di eliminare le forme di *deregulation* come quelle di cui si avvale la compagnia del signor Aga Khan, che infatti ha acquistato Air Italy, un'appendice del nostro sistema trasportistico, a nostro parere con il chiaro intento di trasferirvi tutta la forza lavoro in esubero al solo scopo di risparmiare.

Non siamo d'accordo su queste scelte, che sono una follia: una sorta di *bad company* creata a piacere, un cestino, un contenitore dei rifiuti dove buttare lavoratori per sanare una strategia che non c'è e rafforzare i profitti dei privati, che sono anche legittimi ma che non devono passare sulle persone.

Mi auguro quindi che il Governo dia una risposta anche sul terzo punto del dispositivo, che riteniamo importante e, pur non essendo particolarmente fiduciosi, attendiamo di ascoltare il Governo. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare la senatrice Serra per illustrare la mozione n. 337.

SERRA (*M5S*). Signor Presidente, l'Italia non vola e quando prova a farlo, l'atterraggio è sempre d'emergenza. Facile metafora della condizione socioeconomica del Paese.

Alitalia è alla sua terza ripartenza, sotto l'ala del vettore arabo Etihad, dopo aver spalmato oltre 4 miliardi di oneri sulla collettività nella gestione pubblica e aver bruciato oltre 1,5 miliardi sotto la gestione privata.

Oggi tocca a Meridiana, al bivio della sua storia passata, non certo dissimile da Alitalia. L'atto della fine è la cacciata di 1.634 dipendenti, che dopo quattro anni di cassa integrazione verranno messi in mobilità. Un taglio durissimo annunciato assieme a un piano di finto rilancio con nuove rotte e con un non meglio precisato nuovo assetto industriale.

Questa la cronaca, con attorno le indiscrezioni sull'ingresso nel capitale, a sorreggere il principe Karim Aga Khan nel tentativo di non fallire, della Qatar Airways. In Sardegna il Qatar si sa, fa buoni acquisti.

Una compagnia snella, con due terzi del personale mandati a casa, sembra la condizione ideale per attrarre un novello salvatore, forse cinese.

Questo è l'epilogo della lunga crisi di Meridiana. Già, perché o questa volta Meridiana comincia a fare utili o la sostenibilità aziendale diventa un fardello sempre più grave e impossibile da reggere.

La picchiata all'ingiù dei conti viene da lontano: a partire dal lontano 2007 il gruppo viaggia costantemente con margini lordi negativi. I costi complessivi hanno sempre superato i ricavi.

Sarà colpa della crisi, così si usa dire: è la crisi, è la crisi bellezza!

Solo che Meridiana non è in crisi, ha solo aggravato perdite e debiti in un crescendo rossiniano. Le perdite sono sempre salite e si sono cumu-

late superando i 300 milioni negli ultimi sette anni, tanto che a fine 2013 il bilancio consolidato di Meridiana, che ha nel frattempo incorporato Meridiana Fly, ha un buco patrimoniale da 200 milioni di euro.

Non c'è più capitale da tempo e ci sono debiti finanziari per 340 milioni. Una situazione prefallimentare, finora coperta, in tutti questi anni, dai continui aumenti di capitale supportati dal ricco principe, sua maestà Karim Aga Khan. Ma non solo da lui, anche dalla borsa, quando il titolo era quotato: tutti soldi, quelli degli azionisti di minoranza e del principe, andati in fumo, ma solo apparentemente, e solo per i lavoratori.

Nel 2013 il consolidato ha visto cadere ricavi per 140 milioni, oltre il 20 per cento sul 2012. E nel 2009 il fatturato era di 800 milioni, oggi siamo a malapena a 550 milioni. Siamo sicuri che la manovra sul personale sia inevitabile? Perché c'è da dire, signor Presidente, che il costo del lavoro, in Meridiana, pesa solo per il 20 per cento sui ricavi. Altri costi andrebbero tagliati per bilanciare il calo dei ricavi.

Ed ecco emergere i punti deboli mai superati della compagnia: le rotte e la loro profittabilità. Come per Alitalia, la zavorra non è solo il costo del personale, ma le rotte – così raccontano i dirigenti – sempre meno remunerative. Eppure, in una nota del 2 ottobre di quest'anno dell'assessore Morandi, leggiamo che «i dati diffusi sul traffico aereo verso la Sardegna rafforzano la convinzione che occorra investire con ulteriore decisione sui collegamenti diretti con i principali mercati-obiettivo europei». Dopodiché, nella nota, si inseriscono una serie di dati sull'aumento delle percentuali di volo degli aeroporti sardi: Cagliari più 1,5 per cento; Olbia più 12,2 per cento. E il dato che più salta agli occhi di chi legge sono le percentuali di crescita dei passeggeri dei voli internazionali: Alghero più 6 per cento; Olbia più 12,3 per cento.

Il piano industriale, tanto sbandierato e in corso di fallimento, non tiene conto del turismo e del trasporto come parti essenziali del rilancio dell'economia e competitività dell'isola sarda. In questo piano di crisi che schiaccia i lavoratori ci sono scelte sbagliate, oculatamente sbagliate.

Meridiana ha prima assorbito nel lontano 2006 Eurofly, con annesse perdite, e poi Air Italy, rivelatesi entrambe dei *flop* colossali. Air Italy, ad esempio, ha dimezzato i ricavi tra il 2012 e il 2013 e chiude ovviamente in perdita. Meridiana, all'inizio del 2013, ha comprato il 38 per cento del capitale di Air Italy dagli ex soci storici. L'affare l'hanno evidentemente fatto gli ex soci di Air Italy e non certo Meridiana.

Sicuramente l'affare non è stato fatto per i lavoratori, poiché leggiamo, in un'altra nota d'invito ai lavoratori, che il 18 novembre, dunque martedì prossimo, alcuni assistenti di volo sono convocati presso l'*hangar* della Meridiana a Malpensa per le selezioni in Air Italy. Quindi Meridiana chiude per *surplus* di personale ed Air Italy (38 per cento di Meridiana) assume per carenza di personale.

Meridiana ha messo da parte i propri dipendenti, perché venissero stipendiati dallo Stato, attuando un programma di spostamento dell'attività nella controllata Air Italy, che ingrandita a dismisura, con le tratte e gli *slot* di proprietà di Meridiana (come i permessi sulla Napoli-New

York), ha bisogno di reperire forza lavoro e la trova al di fuori del gruppo di esuberanti, da cui attinge a piene mani dai distacchi di personale: una truffa, una truffa d'alta quota, nei confronti dei lavoratori, delle famiglie e di noi sardi.

Noi siamo qui oggi per chiedere al Governo – che vedo qui distratto – un impegno finalizzato ad assicurare un'efficiente e adeguata gestione della continuità territoriale, che manca alla Sardegna e ai sardi da troppo tempo, e a porre fine a questo ridicolo svantaggio derivante dall'insularità che rende il costo dei trasporti di gran lunga superiore a quello della Penisola e del resto d'Europa.

Ma soprattutto chiediamo di porre fine allo stillicidio e alla truffa della finta crisi nei confronti dei 1.634 dipendenti Meridiana. Ed è ora di smettere di schiacciare i cittadini con il termine crisi e giustificarne le più oscure nefandezze di Stato. (*Applausi dal Gruppo M5S e dei senatori Candiani e Bisinella*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Floris per illustrare la mozione n. 340 (testo 2).

FLORIS (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, ringrazio il Presidente e i Capigruppo per aver voluto inserire all'ordine del giorno dei lavori dell'Assemblea questa importante discussione sulla vertenza Meridiana, nel momento in cui i tavoli di confronto tra compagnia, Governo, Regione e parti sociali sono in corso e appare lontana e difficile la soluzione, vista la differenza tra le proposte avanzate dagli attori coinvolti. D'altra parte, la trattativa per salvare la compagnia di bandiera Alitalia si protrae da molti anni e solo ora pare essere arrivata al momento conclusivo.

È con grande preoccupazione che intervengo in Assemblea su un argomento di primaria importanza come la crisi che sta attraversando Meridiana, che – lo ricordo – è la seconda compagnia aerea del nostro Paese e che ogni anno trasporta più di 4 milioni di passeggeri, di cui 1,5 milioni «da» e «per» la Sardegna.

Questa crisi, oltre ad avere ripercussioni negative sotto il profilo economico ed occupazionale, pone un grave rischio in considerazione dei numeri citati per la continuità territoriale della Regione Sardegna: si parla, lo ripeto, di 1,5 milioni di passeggeri. Le preoccupazioni riguardano non solo i collegamenti con l'isola, ma anche le tratte ricoperte sull'intero territorio nazionale e internazionale che da anni Meridiana garantisce. Altrettanta preoccupazione scaturisce anche per la drammatica situazione che vivono i dipendenti di Meridiana, due dei quali sono stati per lungo tempo su una torre faro, effettuando anche un digiuno di protesta perché la vertenza stagnava rispetto ad una sua possibile soluzione. Nonostante questo, la compagnia aerea ha annunciato l'avvio della procedura di mobilità per gli oltre 1.600 dipendenti e noi speriamo che ciò non accada, proprio per effetto di un'azione positiva del Governo.

Nelle mozioni presentate oggi dai Gruppi parlamentari sono riassunti, in maniera puntuale, i dati e gli aspetti critici della vertenza, per i quali si chiede appunto al Governo un impegno forte, non solo per rilanciare la società aerea, attraverso l'attuazione di un piano di risanamento e di ristrutturazione aziendale. Siamo tutti consapevoli del ruolo fondamentale che rivestono i servizi pubblici essenziali, quali sono da considerare i trasporti, per garantire la libertà di circolazione alle persone e alle merci, con considerevoli ripercussioni sull'economia del Paese.

Giova ricordare, in proposito, che il diritto alla libera circolazione sul territorio nazionale è un principio sancito dall'articolo 16 della nostra Costituzione. L'Unione europea promuove la garanzia dei servizi di trasporto negli Stati membri, soprattutto per i cittadini residenti in territori disagiati, al fine di assicurare elevati livelli di coesione economica e sociale. Questo concetto afferma l'uguaglianza sostanziale degli individui, indipendentemente dalla loro collocazione geografica. È dunque necessario attuare idonee politiche di «aiuti di Stato» (uso questa espressione tra virgolette) nei confronti delle compagnie che assicurano i collegamenti con le isole. Gli aiuti si rendono necessari per compensare le aziende dalle perdite derivanti dall'esigenza di dover fornire un servizio pubblico durante tutte le stagioni, a prescindere dalle valutazioni relative ai costi e ai benefici.

In questo contesto, Meridiana, che – lo ripeto – è la seconda compagnia aerea nazionale, dopo anni di ordinaria copertura del servizio aereo per la Sardegna, si trova in gravi condizioni finanziarie. Come è stato già detto, dal 2007 il gruppo Meridiana registra costantemente margini lordi negativi, arrivando ad oltre 300 milioni di perdite negli ultimi sette anni. A causa di tali difficoltà economiche, la compagnia non ha potuto fare investimenti significativi nel rinnovo della flotta, per cui si trova ad utilizzare aeromobili acquistati negli anni Ottanta, che la maggior parte delle compagnie concorrenti non usano più, anche perché risultano non economici per ciò che riguarda i consumi degli stessi vettori.

Da ultimo, le nuove regole economiche proposte dalla Regione Sardegna in materia di continuità territoriale, non hanno consentito alla società, stante le attuali carenze strutturali, di partecipare al bando per l'assegnazione delle rotte da Cagliari e da Alghero per Roma e Milano. È stato detto anche che dal bilancio consolidato del 2013 di Meridiana, che nel frattempo ha incorporato Meridiana Fly, si registra una perdita di 300 milioni di euro.

Tale disavanzo ha provocato la messa in cassa integrazione di oltre 400 dipendenti; una cifra che può variare a seconda della fonte utilizzata, ma che resta comunque considerevole. Attualmente la situazione si è drammaticamente aggravata e, nei giorni scorsi, Meridiana ha annunciato la procedura di mobilità per 1634 impiegati suddivisi tra piloti, assistenti di volo e personale di terra, e 156 dipendenti dei servizi di manutenzione; ha cioè avviato la procedura di mobilità per tutto il personale dipendente.

La giustificazione dell'azienda in tema occupazionale evidenzia un organico sovradimensionato e costi del lavoro particolarmente onerosi rispetto alle altre compagnie aeree; ciò non le consentirebbe di offrire il ser-

vizio del trasporto aereo a prezzi competitivi sul mercato. Noi riteniamo che questo non sia del tutto esatto e con queste premesse e senza una chiara strategia industriale condivisa con il Governo, non ci sono le condizioni né per garantire la sussistenza dell'azienda, né per competere con altre compagnie aeree, soprattutto *low cost*.

Dalle risultanze degli incontri che si sono succeduti in queste ultime settimane tra Meridiana, Governo, Regione e parti sociali, al fine di trovare una soluzione condivisa per il rilancio della compagnia e la conseguente tutela dei posti di lavoro, emerge una grave incertezza sul futuro della compagnia e dei lavoratori.

Con la mozione che ho presentato insieme ai colleghi del mio Gruppo, ma anche con le altre mozioni, si chiede al Governo di proseguire gli incontri istituzionali al fine di garantire i lavoratori di Meridiana sul piano occupazionale e di supportare la compagnia nella stesura di un serio piano industriale per assicurare la sostenibilità nel breve, medio e lungo periodo.

Tra le soluzioni prospettate chiedo al Governo di coadiuvare la cabina di regia regionale, già in essere, con un monitoraggio permanente e di stimolare il comparto del turismo attraverso l'introduzione di misure per incrementare il numero dei passeggeri.

Rappresentante del Governo, sappiamo che le sollecitazioni per definire questa vertenza provengono da numerose Regioni, come la Sicilia, il Veneto, la Lombardia, e, in particolare dalla Sardegna, per preservare le sorti di Meridiana, divenuta un patrimonio per lo sviluppo economico e turistico del Paese.

Per questo motivo, chiedo ai colleghi di esprimere un voto favorevole sulla mozione e al Governo un impegno per garantire la continuità territoriale della Sardegna, ricercando le soluzioni utili a salvaguardare il futuro della compagnia aerea e soprattutto del personale di Meridiana che opera sul territorio nazionale. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lai per illustrare la mozione n. 342.

LAI (*PD*). Signor Presidente, colleghi, mi rendo conto che con queste mozioni talvolta corriamo il rischio di svolgere una funzione rituale. Me ne rendo conto, ma so anche bene che siamo tutti consapevoli che la responsabilità del Parlamento è quella di rendere viva e manifesta una crisi come questa, non lasciando che dei cittadini che combattono per mantenere il proprio posto di lavoro si possano sentire dimenticati dalle loro istituzioni. La responsabilità del Parlamento è altresì quella di contribuire per dare linee al Governo affinché vigili sull'operato di un'azienda, anche se privata ed anche se questa opera in un settore fortemente liberalizzato e attraversato negli ultimi dieci anni da una vera e propria rivoluzione. Una vigilanza che vogliamo da subito richiamare non perché sia esercitata in termini passivi, ma perché si renda concreto l'intervento del Governo anche con un richiamo alla responsabilità sociale che l'impresa ha, soprat-

tutto quando sono evidenti le proprie responsabilità e colpe nel disastro aziendale.

Questa crisi industriale merita l'attenzione del Parlamento anche per la dimensione imponente dei suoi numeri e perché sia di monito per altre crisi di questo genere; una dimensione imponente per il Paese, figurarsi per l'isola che rappresenta. Come hanno detto molti altri, Meridiana è il secondo vettore del Paese, possiede 27 aeromobili per tratte a corto, medio e lungo raggio, ha trasportato 4 milioni di passeggeri e solo un milione e mezzo per la Sardegna; svolge quindi una funzione nazionale. È una compagnia che aveva 2.100 addetti soltanto nel 2012, prima di dichiararne adesso 1.634 in esubero.

Meridiana ha dichiarato la propria crisi già alla fine del 2013, e da quel momento proprio in questo Parlamento – e al riguardo c'è una negligenza del ministro Lupi – ci sono stati ripetuti segnali perché quella crisi fosse considerata con la crisi Alitalia, quindi di sistema, e fosse affrontata nell'insieme.

I numeri della crisi di Meridiana sono nel bilancio, sono leggibili: il patrimonio del gruppo è passato a meno 200 milioni nel 2013, con una posizione finanziaria netta che passa da meno 160 milioni nel 2012 a meno 340 milioni nel 2013. Questi numeri dicono tutto: si tratta dei fondi di cui Meridiana è debitrice nei confronti della sua proprietà e che la pongono in condizioni prefallimentari.

Tutto questo non dice però del fatto che in questi dieci anni sono cambiati sei amministratori delegati, l'ultimo dei quali pare sia stato liquidato con 50 milioni di euro, che sono certamente pesati sulla società. Non dicono di una gestione industriale disastrosa, forse nella distrazione della proprietà e nell'ignavia di altri attori, che è simboleggiata dal fatto che la compagnia ha otto tipi di aerei differenti, con costi di gestione e manutenzione elevatissimi che incidono per la metà sull'inefficienza della società e della sua gestione, mentre il costo del lavoro incide solo per un quarto. Non dicono inoltre di una società che ha continuato a perseguire strategie di sviluppo in destinazioni assolutamente disordinate, oltre ad acquisizioni stravaganti e dannose.

Oggi, la condizione appare irrecuperabile, ma non vogliamo rassegnarci né che a rassegnarsi, con un atteggiamento passivo, sia il Governo. Dopo la semestrale 2014 la compagnia ha dichiarato 1634 dipendenti in esubero, e siamo a soli trenta giorni dal 10 dicembre, giornata nella quale o si accetta la mobilità o si va ad un licenziamento di massa, e non tutti potranno accettare la mobilità. Si intende utilizzare la data del 31 dicembre con una serie di opportunità che però non danno garanzie ai lavoratori.

La compagnia propone un piano industriale che prevede in tre anni la dimissione della maggioranza della disordinatissima e inefficiente flotta aerea, la sua riduzione a 11 aerei, dei quali solo due operati con personale Meridiana e nove operati con personale di Air Italy, una compagnia di proprietà che ha base a Malpensa e che utilizzerebbe un contratto *low cost*.

I lavoratori non possono considerare accettabili queste condizioni, anche perché sono forti i dubbi sulla linea di responsabilità dell'azienda: infatti la procedura di mobilità è tutta incentrata su Meridiana ed esclude la seconda società del gruppo, nonostante il gruppo sia evidentemente un unico soggetto industriale.

Per la Sardegna si tratta di uno *shock* industriale e occupazionale eccezionale, perché di quei 1634 lavoratori in mobilità, il 60 per cento è di stanza nella base di armamento di Olbia. Meridiana è oggi la seconda azienda privata in Sardegna dopo la Saras, e un taglio di queste dimensioni ha effetti visibili in termini di PIL, come di consumi per non parlare dei costi sociali. Oltretutto, incide pesantemente sull'attuale assetto della continuità territoriale in Sardegna: un indebolimento di Meridiana o la sua assenza renderebbe una parte della Sardegna accessibile solo nei mesi estivi per via aerea, oltre a determinare nei fatti la persistenza di un solo soggetto che avrebbe una condizione di monopolio.

Aggiungo che la continuità territoriale è ulteriormente indebolita per una nuova posizione dell'Unione europea, che considera non onerabili le rotte che siano in parte coperte da *low cost*. Oggi, rispetto a 5 anni fa, la Sardegna ha una continuità aerea ridotta ai soli *hub* di Roma e Milano, contro il modello introdotto sei anni fa, con il consenso della Commissione europea, che aveva consentito di onerare come di interesse pubblico anche i collegamenti tra altri cinque aeroporti nazionali, tra cui Torino, Bologna, Venezia, Napoli e Palermo.

La mia opinione, la nostra opinione, è quella che ho già avuto modo di rendere pubblica in questa sede. Per un'isola come la Sardegna la continuità è un diritto, che se non è soddisfatto dal mercato come tale deve essere garantito dall'intervento pubblico, che ha gli strumenti per farlo. Non è continuità un volo settimanale per dieci mesi all'anno e quotidiano nei due mesi estivi, perché la continuità è diritto dei residenti ad avere la libertà della mobilità e non ad essere visitati come uno zoo o un circo, quando gli altri fanno le vacanze.

Colgo l'occasione per segnalare che un rischio monopolio con impatti disastrosi sui prezzi, come accaduto per i traghetti nel 2011, 2012 e in parte nel 2013, esiste concretamente anche nella continuità marittima, garantita in modo in parte burrascoso, come tutti voi sapete, dalla CIN, che ha rilevato la Tirrenia, compagnia nella quale si combatte senza esclusione di colpi una guerra per la proprietà che potrebbe generare, senza un'adeguata vigilanza da parte del Governo, una conclusione che potrebbe portare implicitamente gli effetti di un vero e proprio monopolio.

Nella mozione – e mi avvio a concludere – abbiamo posto al Governo cinque questioni sulle quali chiediamo di vigilare e riferire.

Noi pensiamo che il Governo non si possa accontentare di una funzione di registrazione di ciò che avviene, di una funzione notarile. Lo ha fatto in maniera negligente a giugno, quando gli abbiamo segnalato il problema, lasciando che Alitalia e Meridiana fossero trattate in maniera indistinta e non come un unico mercato in crisi. È vero che Alitalia è un

brand italiano, è la nostra ex compagnia di bandiera, ma lo è anche Meridiana ed ha un valore.

Ora il Governo è impegnato, e apprezziamo la nuova attenzione, ma ci sono interventi da fare e garanzie da dare. Non siamo – per esempio – convinti e sicuri che siamo di fronte ad una crisi industriale reversibile per Meridiana. Occorre chiarire se il piano industriale di Meridiana è in grado di reggere al cambiamento di un mercato che non è in contrazione, ma in crescita.

Occorre chiarire se la società – e questo lo chiediamo – sia in grado, così come viene ipotizzato, di garantire il suo apporto al sistema delle continuità territoriale per la Sardegna.

Occorre poi prendere atto, di fronte allo *shock* occupazionale per la nostra isola, che siamo di fronte anche a una perdita di competenze elevate e specializzate sul piano professionale, e ci sono spazi su questo che vanno verificati.

Noi chiediamo al Governo di farsi parte attiva, con l'adozione di iniziative presso l'Unione europea, per consentire di nuovo il ripristino di una ampia continuità territoriale ad altri aeroporti, oltre Milano e Roma, e poter così garantire anche a Meridiana di avere spazi per il mantenimento in Italia e in Sardegna delle professionalità elevate in essa presenti.

Chiediamo poi di verificare se, dal lato dei lavoratori, non sia possibile un impianto più adeguato di ammortizzatori sociali o non si possa valutare il loro reimpiego nel sistema nazionale aeronautico, civile e militare, come in parte è stato fatto per Meridiana.

Chiediamo al Governo di vigilare, di rispondere e riferire al Parlamento su queste nostre domande, sapendo che non si tratta soltanto di un tema industriale, ma anche di lavoro. Per noi il lavoro significa libertà per i cittadini. Togliere il lavoro alle persone non significa soltanto toglierli la dignità, ma prima di tutto la libertà. Ecco perché chiediamo una attenzione particolare, una attenzione per una crisi che deve essere affrontata sapendo che, se si lasciano in campo vittime, non sono i proprietari della società, ma sono soprattutto le famiglie dei lavoratori e, quindi, un pezzo dell'Italia produttiva. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È così conclusa l'illustrazione delle mozioni. Dichiaro aperta la discussione.

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

GIBIINO (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, oggi in quest'Aula siamo chiamati a rivolgere un invito al Governo affinché si impegni a risolvere una situazione che solleva numerose problematiche sotto diversi profili. Si tratta della compagnia aerea Meridiana e della crisi che sta attraversando, che rischia di mettere a repentaglio la sostenibilità economica e occupazionale della Sardegna, nonché la continuità territoriale.

L'azienda ha fatto il suo esordio nell'isola nel 1963, scegliendo la città di Olbia come sede principale per la propria attività. È divenuta la

seconda compagnia aerea del nostro Paese, e ciò non solo ha consentito a diverse migliaia di cittadini sardi di costruire la propria vita lavorativa all'interno dell'azienda, ma ha anche favorito uno sviluppo economico rilevante per il territorio.

In realtà, anche se la compagnia rappresenta un perno importante per l'economia dell'isola, non sempre ha registrato *performance* positive. Meridiana, infatti, negli anni è stata tenuta in piedi da continue iniezioni di capitale e, a causa delle scelte miopi della proprietà, ha concluso delle annessioni aziendali di dubbia profittabilità. Si ricorda, infatti, che nel 2006 ha prima assorbito Eurofly in perdita e poi Air Italy; entrambe si sono rivelate acquisizioni fallimentari. Inoltre, al di là del *deficit* finanziario, Meridiana presenta anche carenze strutturali, a partire da una flotta in parte obsoleta: molti degli aeromobili di proprietà sono stati acquistati negli anni Ottanta, mentre i più moderni sono soltanto in locazione finanziaria.

Il perdurare della crisi ha fatto sì che, nel 2011, Meridiana, Governo e sindacati abbiano concluso un accordo per concedere la cassa integrazione guadagni straordinaria, a zero ore, su base volontaria.

Oggi si profila una situazione ancora più drammatica. Si corre il rischio di avviare una procedura di mobilità per 1.366 dipendenti e il Governo deve assumersi l'impegno di predisporre un piano di risanamento che tenga conto degli interessi dei lavoratori.

È necessario dare sostegno all'azienda non solo per preservare l'economia delle famiglie e del territorio, ma anche perché Meridiana contribuisce, in via principale, a garantire i collegamenti con la Sardegna. La continuità territoriale, disciplinata e sostenuta a livello europeo, è un principio basilare se si considera lo svantaggio derivante dalla condizione di insularità della Sardegna e ha l'obiettivo di assicurare i servizi di trasporto ai cittadini residenti nelle isole. Mediante gli aiuti di Stato nei confronti delle compagnie aeree che assicurano i collegamenti con le isole viene garantita quella continuità territoriale che rappresenta quindi il modo attraverso cui si esplica il principio dell'uguaglianza sostanziale degli individui.

In fin dei conti, è lo stesso problema che si pone per la Sicilia, per la quale ancora non sono state avviate le procedure relative alle continuità territoriali, ma è stato solo approvato un atto di indirizzo della Regione che va in questa direzione. Sarebbe un traguardo importante per la Sicilia, in quanto, come la Sardegna, è svantaggiata dal punto di vista della mobilità. Sarebbe vantaggioso avere tariffe agevolate e fisse per i residenti e qualunque altro strumento utile ad incrementare il flusso della circolazione in Sicilia.

Talvolta la continuità territoriale è gravemente a rischio, se si considera che i collegamenti da e per le isole, in alcuni casi, sono indiretti. In questa sede auspichiamo che il Governo si faccia carico delle esigenze dei cittadini sardi, i quali, in questo momento critico, rischiano che il loro diritto di circolare liberamente all'interno e fuori dal territorio nazionale venga compromesso.

Non si può negare che tutti questi aspetti sono presi in seria considerazione dal Governo, dai sindacati e dalla stessa Meridiana in occasione dei numerosi incontri volti a trovare una soluzione definitiva sulla vertenza. Auspichiamo, a questo proposito, che il Governo accolga il nostro invito, per la predisposizione di un piano industriale che, in primo luogo, scongiuri il fallimento di Meridiana e la conseguente messa in mobilità per i circa 1.300 lavoratori coinvolti; che, in secondo luogo, sia in grado di minimizzare gli effetti negativi della ristrutturazione aziendale; che, infine, dia la giusta attenzione alla dimensione della continuità territoriale. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

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

CUCCA (*PD*). Signor Presidente, la crisi di Meridiana sta purtroppo per determinare il licenziamento di un numero spropositato di lavoratori che, rapportato alla situazione dell'economia della Sardegna, rende manifesta la situazione di gravissimo disagio nella quale versa l'isola; condizioni che, è bene ricordarlo, lo stesso presidente Napolitano, in occasione di una sua visita in Sardegna, definì come di gravità assolutamente eccezionale e meritevoli di particolare attenzione da parte del Governo.

È in questo gravissimo quadro che si inserisce anche la crisi di Meridiana. Il tempo a disposizione estremamente limitato non consente di approfondire questo tema, che meriterebbe una discussione ben più ampia, ma non si può non tenere conto di quanto ha già detto in precedenza il senatore Lai circa la gravità della crisi di Meridiana, che è sicuramente la più grave che abbia mai colpito la Sardegna, già martoriata da una serie infinita di crisi delle varie industrie che si sono succedute negli ultimi anni, con una serie altrettanto infinita di licenziamenti. Questa è sicuramente la più grave di tutte, se si pensa che oltre 1.400 persone, quasi 1.500, sono interessate e che di queste persone quasi 900 sono sarde.

Non si può dimenticare, come già è stato detto, che Meridiana è oggi la seconda azienda in termini di occupazione e di fatturato ed è superata esclusivamente dal colosso della Saras.

La crisi della compagnia aerea si inserisce nel contesto più vasto delle compagnie aeree in generale, moltissime delle quali sono state colpite negli ultimi anni dalla crisi, anche a livello internazionale. Si pensi alla vicenda Alitalia, che è ben nota, e al fallimento di tante altre compagnie nel corso degli ultimi anni. Queste crisi sono dovute essenzialmente al mutamento del mercato, conseguente al proliferare delle compagnie *low cost*. Questo è sicuramente uno degli aspetti, ma non è certamente il solo che interessa la situazione che oggi stiamo affrontando.

Secondo molti dei protagonisti, infatti, la crisi di Meridiana non sarebbe solo la conseguenza della situazione del trasporto aereo, bensì sarebbe il frutto di un'operazione indirizzata alla progressiva dismissione della compagnia Meridiana per abbattere fortemente i costi a favore di altre compagnie facenti parte della compagine societaria.

Invero, Meridiana è nata nel 1963, creata dall'Aga Khan con l'intento di consentire di raggiungere il paradiso della Costa Smeralda che iniziava a diventare realtà ma, soprattutto, per favorire lo sviluppo turistico della Sardegna. È questo inevitabilmente il ruolo che Meridiana ha svolto nelle scorsi decenni: ha consentito il collegamento fra le principali città italiane, ma anche europee e qualche volta (per un certo periodo) extracontinentali, e il Nord della Sardegna.

Nel corso degli anni la compagnia è cresciuta sino a diventare ciò che è oggi, cioè la seconda compagnia aerea in Italia. Ciò è avvenuto a seguito prima della fusione con Eurofly e poi con l'acquisizione di Air Italy. Tali operazioni, a detta di tutti i soggetti interessati, sarebbero proprio all'origine della crisi e la causa principale della disastrosa situazione che oggi Meridiana si trova ad affrontare e che è stata già ampiamente descritta nel corso degli interventi che mi hanno preceduto.

L'azienda ha annunciato il ricorso al licenziamento di massa, già preannunciato molti mesi fa quando si fece ricorso alla cassa integrazione. Nel frattempo però (ed è questa l'anomalia di tale situazione) si continua a dare impulso alla crescita di Air Italy determinando il progressivo crollo di Meridiana. Tutto ciò infligge il colpo di grazia alla situazione economica già martoriata della Sardegna, messa in ginocchio dal fallimento delle grosse industrie e da una crisi occupazionale senza precedenti, che non trova paragone con nessun'altra Regione d'Italia. Il tutto sembrerebbe imputabile ad una gestione aziendale che sembra badare esclusivamente alla riduzione dei costi del personale senza curarsi delle ricadute sul territorio, nonostante le ingentissime risorse erogate (che continuano ad essere erogate) dalla Regione Sardegna a favore della compagnia.

Oltre a ciò dovrebbe essere affrontato anche il tema della continuità territoriale, altro tema che necessita di attenzione (è per questo che ho detto che il tempo a disposizione è estremamente ridotto). La crisi aziendale di Meridiana comporta infatti delle pesantissime ricadute sulla continuità territoriale della Sardegna che non potranno non determinare effetti negativi di ingentissima portata su tutti i cittadini della Sardegna ponendoli in una situazione di disuguaglianza palese rispetto al resto dell'Italia dovendo pagare la condizione di insularità. Questa disuguaglianza, che di fatto non è mai stata superata, credo troverebbe la massima espressione nel caso in cui – come, purtroppo, sembra – non si ponesse rimedio alla situazione di disastro economico in cui versa Meridiana.

Auspichiamo, quindi, un intervento deciso e risolutivo del Governo per favorire la soluzione positiva della vertenza fra imprenditori e lavoratori e, soprattutto, assicurare la dignità del lavoro a tutti coloro che oggi si trovano in condizioni di disagio e a tutti i dipendenti di Meridiana, restituendo una speranza in questo senso a tutta la Sardegna e a tutti i sardi. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni.*)

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

CANDIANI (*LN-Aut*). Signor Presidente, la situazione di Meridiana che ci troviamo ad affrontare oggi non può essere ricondotta ad una semplice questione che riguarda il territorio sardo, giacché si tratta di una questione particolarmente grave per tutto il territorio nazionale. Tra l'altro, nel corso delle mie visite al Ministero ho potuto comprendere l'angoscia di coloro che, pur avendo sede in altre Regioni, si trovano nella stessa condizione, nelle stesse circostanze di incertezza riguardo al futuro.

Ma andiamo con ordine. Molto è stato già correttamente enunciato negli interventi precedenti e mi limiterò, quindi, a mettere in evidenza alcuni dettagli e particolari. Questo è un tipico caso all'italiana, temo affrontato in maniera non sufficientemente determinata, non necessariamente dall'attuale compagine governativa, ma sicuramente nel corso degli ultimi anni. Quello che abbiamo di fronte oggi è lo scenario di un disastro annunciato. Si deve partire dal 2006: bisogna tornare indietro alla metà degli anni Duemila, ad alcune operazioni che meritano chiarificazione – lo dico al Sottosegretario – accertamenti e anche indagini, se del caso.

Infatti, non ci è chiaro – continua oggi a non essere chiaro – quale sia l'interesse dell'azienda. Quello di andare in perdita? È assurdo, eppure ci troviamo di fronte ad un'azienda che, nel corso degli anni, ha fatto scelte che hanno prodotto solo risultati di perdita, ma con tutte le caratteristiche per essere abbondantemente annunciate: dalla fusione con Eurofly, fino ad arrivare all'incorporazione di Meridiana fly e, poi, ulteriormente, all'acquisizione, fatta solo nel 2013, dell'ultimo 38 per cento ancora residuo di proprietà dei soci privati della compagnia Air Italy. Una situazione assurda di fronte allo scenario di un'azienda che è già in perdita e che non riesce a stare in piedi. Ci troviamo però di fronte anche delle incongruenze, con l'amministratore delegato di Meridiana fly che è lo stesso socio di Air Italy da cui vengono rilevate le quote con la società già fiaccata con delle buone uscite multimilionarie. Questo – ci sia consentito – non appare lo scenario di un'azienda che insegue il profitto del mercato e che segue correttamente un percorso lineare anche nei confronti del Governo, a cui poi viene chiesto di affrontare il sistema occupazionale, prevedendo degli ammortizzatori sociali. Non è corretto nei confronti dei dipendenti che da tempo sono impiegati in una battaglia che semplicemente vuole il rispetto di un modo di operare che non faccia semplicemente carta straccia delle loro vite.

Signor Sottosegretario, ci troviamo con una società che oggi lascia a terra i propri aerei per convenienza e lascia fermi i propri dipendenti avviandoli verso la dismissione (utilizziamo lo stesso termine degli aerei), prendendo invece ad affitto, con contratti molto poco onerosi e molto vantaggiosi e profittevoli, vettori con personale rumeno. Tali vettori vengono utilizzati per fare lo stesso lavoro che facevano gli operatori, i dipendenti, il personale di terra e il personale viaggiante di Meridiana. Tutto questo non può avere senso e non possiamo nemmeno accettare che si dica che le regole dell'Unione europea consentono questo e non consentono, invece, di affrontare in maniera netta le necessità di riequilibrio di un settore aereo che è certamente in crisi, in linea generale. Non è accettabile

che ci siano dipendenti con contratti italiani che vengono tenuti a terra e contratti che, invece, vengono attivati semplicemente per alcune rotte solo perché producono più profitto. Qui lo dico ancora una volta, Sottosegretario: chiedo formalmente – lo faremo anche con un’interrogazione opportuna – che venga verificata la correttezza di quei voli, anche in termini di capacità di svolgere quella funzione di trasporto alla quale dovrebbero essere destinati. Le autorità preposte al controllo non si devono limitare agli aspetti tecnologici (funziona il motore, si accende o non si accende la spia): vadano a bordo a fare dei controlli e si accorgeranno che abbiamo sopra le nostre teste delle vere carrette. Sopra le nostre teste ci sono, a portare passeggeri, degli aerei nei quali c’è da avere vergogna ad entrare anche per questioni igieniche.

Ecco, questo è quello che oggi sta facendo Meridiana. Io sono stato al Ministero due volte ed ho assistito al tavolo di concertazione. L’azienda tira per la propria parte, guardando ai profitti e si fa beffa, in maniera anche plasticamente percepibile, delle controparti, compresi il Governo e le parti sindacali. Si fa beffa di un sistema che glielo consente.

Presidente, mi viene il dubbio che qualcuno di questi fosse a cena qualche sera fa, versando magari anche 1.000 euro.

Fate quindi un controllo – lo dico a voi – verificate e state attenti, perché questi sono i rischi nei quali vi avventurate, quelli cioè di trovare che chi lascia a terra le persone è poi lo stesso che finanzia un partito politico che siede in Parlamento, magari con una bella cena da 1.000 euro! Queste sono le incongruenze che dovete affrontare, senza nascondervi dietro ad un foglio di carta o semplicemente ad una lettera di licenziamento.

Noi chiediamo al Governo di essere limpido, chiaro, forte ed autorevole nei confronti di un’impresa che ha dimostrato di puntare a tutto tranne che al lecito profitto, alla tutela dei posti di lavoro e al conseguimento del proprio scopo sociale. Quella che abbiamo sotto gli occhi, invece, è una carneficina, una macelleria sociale.

Penso a quei giovani che oggi hanno un contratto con Air Italy, ai quei piloti e a quel personale viaggiante o di terra che ha contratti di 20, 25 o 30 anni con Meridiana. La scelta è molto chiara da parte dell’azienda: scaricare questo costo e questo onere sociale sulla collettività, lasciando invece i profitti, laddove i contratti molto «freschi» fatti con Air Italy consentono di poterli sganciare alla bisogna, a seconda delle convenienze.

Vede, signor Sottosegretario, non si può affrontare serenamente e seriamente la questione Meridiana, se non si fanno emergere anche queste incongruenze, cercando di impedirle.

Al tavolo di concertazione ho visto troppa poca determinazione da parte del Governo nel puntare i piedi rispetto all’azienda che, insistendo sulla propria posizione, sa benissimo che, superata la data del 31 dicembre, entreranno in funzione anche i vincoli della legge Fornero, con la conseguenza che i dipendenti, non solo saranno licenziati, ma si troveranno con la corda al collo.

Su queste cose il Governo deve essere forte, perché non si può consentire che vengano fatte sperequazioni tra lavoratori all'interno dell'Unione europea, scaricando poi l'onere sociale sulla previdenza sociale italiana, sulle spalle dei nostri lavoratori: questo significa non fare bene la propria parte, anche nel corso del semestre italiano di presidenza europea.

Su questi temi vediamo invece posizioni troppo sfumate: non va bene, non ci siamo. Noi dobbiamo offrire certezze e non semplicemente dare corso al tempo, perché sappiamo benissimo come funziona. Si tratta di una tecnica dilatoria per cui si fa passare un po' di tempo, qualcuno va in mobilità, magari incentivato, diminuendo così un po' il numero dei lavoratori; qualcun altro, invece, resta in cassa integrazione; qualcuno altro nel frattempo trova lavoro altrove.

Apro qui una parentesi per dire che ho sentito una cosa veramente incredibile a quel tavolo di concertazione, vale a dire l'auspicio, da parte dell'azienda, che le autorità governative o regionali attivino delle modalità per l'auto-imprenditorialità: ma di cosa stiamo parlando? Qui si tratta di gente che viene ridotta sul lastrico, senza prospettive e la si incentiva all'auto-imprenditorialità?

Signor Sottosegretario, vi invitiamo ad essere seri, perché di questa faccenda non possiamo fare il paradigma dell'intero sistema di volo ed aeroportuale italiano. Oggi non esiste più un'azienda italiana: la stessa Alitalia non è più italiana; abbiate però almeno la coscienza di tutelare i dipendenti di Meridiana, così com'è stato fatto per quelli di Alitalia e di dare a questo Paese una prospettiva che non sia quella di consegnarsi ai vettori rumeni. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut e della senatrice Bignami*).

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

CERVELLINI (*Misto-SEL*). Signor Presidente, sarò breve nell'esporre alcune osservazioni ulteriori rispetto a quelle sviluppate nell'intervento preciso ed efficace svolto dal senatore Uras il quale, illustrando la mozione presentata dal mio Gruppo, non solo ha fornito a tutti dei dati, ma ha chiarito le condizioni e le caratteristiche di fondo su cui ci stiamo oggi confrontando, cercando di aprire una discussione nel merito.

Bisogna infatti cercare anche qualche elemento conclusivo che permetta un salto di qualità e uno scarto rispetto alla direzione che questa delicatissima vicenda di Meridiana rischia di prendere.

Senza un soprassalto positivo, la vicenda di Meridiana rischia di aggiungersi all'elenco delle tragedie di questo Paese, dal punto di vista delle sue possibilità di sviluppo e della capacità di essere competitivo rispetto alla sfida europea e internazionale.

Dobbiamo sempre ricordare bene i nostri doveri e i nostri obblighi e, davanti a un fenomeno di questa natura, non c'è dubbio che dobbiamo subito porre in essere, soprattutto nei confronti del Governo, atti e iniziative politiche che permettano di invertire la rotta.

Qualcuno dirà che se questo si fa, forse rispetto ad oggi andiamo fuori tema. No. È assolutamente coerente, e anche chi mi ha preceduto faceva riferimento al fatto che non possiamo sganciare queste politiche necessarie da quello che è avvenuto in Senato (ad esempio in occasione del *jobs act*) e che impegnerà la Camera, l'altro ramo del Parlamento.

Da questo punto di vista io vedo una responsabilità gigantesca del Governo, nel suo essere talvolta latitante, e altre volte nel tentare di instaurare un tavolo di trattativa per poi ritrarsi. Il Governo aspetta che qualcuno faccia il lavoro sporco, che qualcuno si assuma anzitutto l'onere di operazioni, soprattutto in merito all'occupazione (ma non solo) che permettano di avere un quadro su cui poi necessariamente trarre delle conseguenze.

Altrimenti, non si spiegherebbero le operazioni di assunzione da parte di Meridiana, mentre presenta un piano di questa natura, se non con quel lavoro dequalificato, privo di diritti e di protezioni, che rischia di diventare la condizione di lavoro nel nostro Paese, appunto alla luce dei provvedimenti governativi.

Altrimenti, ancora, non si spiegherebbe come, sciaguratamente, si possano sostenere posizioni come quelle sull'*hub* di Fiumicino. Mi riferisco alla proposta di aumentare le piste, di cui non c'è e non viene indicata nessuna necessità, e non solo da parte dei cittadini giustamente preoccupati dell'impatto ambientale che ciò determinerebbe e dal deterioramento di un suolo tanto straordinario quanto fragile. Le vicende del recente sversamento avvenuto a Maccarese da parte degli oleodotti ci riportano infatti a un'attenzione che non è, e non può essere, solo formale.

Si persegue appunto una politica e una cultura di espansione, e non di ottimizzazione, sul modello di altri grandi *hub*, anche molto più significativi, come l'aeroporto di Heathrow a Londra, che ha una capacità di ottimizzazione delle piste con la quale noi neanche lontanamente riusciamo a competere.

Le iniziative ci sono, ma invece si persegue un'altra direzione e si compiono operazioni sul lavoro dequalificato, mal pagato e precario.

Oltre al valore strategico, già ricordato e ripreso nella nostra mozione, di un sistema armonico integrato di comunicazione e di mobilità per passeggeri e merci, esso assume una valenza straordinaria ed unica rispetto alla Regione Sardegna. Infatti, se fiacciamo la nostra capacità di mobilità e di trasporto di persone e merci, fiacciamo un indicatore fondamentale del nostro Stato nazionale. L'indebolimento del sistema di comunicazione rimette in discussione la sostanza e l'«intimità» dell'essere uno Stato nazionale, perché fa venir meno un elemento che deve essere portante per il nostro Paese incidendo sui diritti di alcune persone.

Credo sia necessario un protagonismo di questo ramo del Parlamento volto a sollecitare una certa sensibilità ed un salto di qualità del Governo su questa vicenda, che potrebbero ridare fiducia e prospettiva a migliaia di lavoratrici e lavoratori, a tante famiglie ed alla popolazione, a cominciare da quella sarda.

Il fine degli atti che esaminiamo oggi non deve essere, come spesso accade, quello di raggiungere una valutazione condivisa. È importante, certo, cercare di raggiungere capacità di sintesi, ma soprattutto lo scopo deve essere quello di realizzare atti successivi e coerenti a queste mozioni che, se approvate con larga condivisione, comporteranno il fatto di far pesare fortemente che è sceso in campo un soggetto tra le più alte istituzioni del nostro Paese. Quest'ultimo, consapevole delle difficoltà di questa crisi e proprio per uscire da essa, ha scelto la sfida della difesa dell'occupazione e della qualità del nostro sistema dei trasporti, andando ad individuare le responsabilità, così come si è cominciato a fare in Commissione con riferimento alle vicende della TAV.

Sappiamo infatti che questo è un Paese dove si paga e si comincia sempre a far pagare dal basso, dai lavoratori, mentre si sa quanta incapacità – per non dire altro – spesso riscontriamo nella macrostruttura. Ecco, credo che tra gli impegni che si prenderanno quest'oggi si debba affermare che non è più tempo per percorrere questo tipo di politica. (*Applausi dal Gruppo Misto-SEL*).

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

LIUZZI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, la crisi del trasporto aereo segna ancora una volta l'economia italiana e mortifica la popolazione attiva, che con i preannunciati esuberanti nella compagnia aerea Meridiana vede ridursi ancora i ranghi e gli organici, le professionalità con gravi risvolti sul sistema sociale, famiglie *in primis*, segnate da ricadute occupazionali negative.

È la Sardegna a pagare il prezzo più alto per la crisi di Meridiana. La Sardegna è una Regione dalle straordinarie potenzialità e dalla singolarità del patrimonio umano, storico, economico, paesaggistico ed ambientale. È un'isola tra le più belle del Mediterraneo, un'isola che nella sua fisicità racchiude valori e valenze uniche costituendo il paradigma della cultura mediterranea al centro di un sistema geografico che sin dalla notte dei tempi ha determinato traffici e influenze culturali notevoli in Europa e verso l'Africa, Continente di prossimità.

Ebbene, a fronte di tali peculiarità e di siffatte unicità, la Sardegna rischia in queste ore un ulteriore depauperamento del tessuto sociale, economico e antropologico. La crisi della compagnia aerea rischia di vanificare gli importanti risultati ottenuti nei decenni scorsi sul piano della crescita economica e del progresso civile.

Lo stato comatoso della società di aerotrasporti, causato dall'ingente indebitamento, dalla carenza di investimenti e dall'impossibilità di acquisire nuovi e più moderni velivoli, può acuire le innumerevoli sacche di crisi economica, industriale e agricola dell'isola; può segnare irrimediabilmente le ambizioni legittime della popolazione sarda volte a raggiungere *standard* europei di sviluppo. Politiche aziendali e di *management* errate, poco avvedute nonché discusse acquisizioni di ulteriori vettori aerei, probabilmente hanno contribuito a causare la situazione di crisi societaria con

una debitoria stimata attualmente in circa 200 milioni di euro e la necessità, a parere della compagnia, di ritenere non più necessarie 1.668 unità lavorative. Sono infatti stimati in 1.011 i lavoratori di terra in esubero e 683 le unità di personale di volo non più utile a fare decollare quotidianamente gli aerei di Meridiana. Troppi, come del resto tanti sono gli occupati per una compagnia che attualmente trasporta appena quattro milioni di passeggeri. Si parla di esuberi strutturali, ovvero di personale che strutturalmente causerebbe lo stato di crisi dei conti di Meridiana: uno dei tanti drammi della nostra Italia, uno dei numerosi capitoli di una straziante storia del lavoro che manca.

Drammi e strazi all'italiana, con un Governo che è titubante, esita, ha le idee annebbiate, un Governo incerto nel provare a mettere le politiche sociali al centro delle proprie azioni.

In queste ore, infatti, si parla diffusamente di legge elettorale, di tentativi di accordi alla ricerca di un modello utile ad assicurare il successo al partito che più appare interessato ad andare a votare. Ci si trastulla, insomma, con il sistema elettorale. Raccogliamo, invece, il grido dei tanti disperati che affollano i cortei, le manifestazioni, che agitano le piazze e i viali d'Italia per esprimere loro tutto lo sdegno per la depressione individuale e collettiva e la sfiducia nelle istituzioni latitanti. Ci si preoccupa realmente di tante persone cui è venuto a mancare un progetto di vita? Chi si incarica di restituire ai giovani disoccupati, nella misura del 43 per cento della popolazione attiva, la possibilità di progettare un orizzonte di lavoro, di creatività, di formazione e di crescita serena?

Questa maggioranza ha gravi responsabilità. Questo Governo non può scappare via paventando le elezioni. Al primo ministro Renzi diciamo che il momento non richiede fughe e tattiche, ma esige risposte e impegni coerenti con le tante parole e le promesse fatte.

E poi la Sardegna deve essere collegata stabilmente e sufficientemente con il Continente, con la madrepatria. Si chiama continuità territoriale e vuole che siano garantiti servizi di trasporto ai cittadini residenti in territori meno favoriti: stesse opportunità, insomma, per tutti.

Su questo obiettivo desideriamo impegnare il Governo con le mozioni sul caso Meridiana. Con queste mozioni intendiamo riappropriarci, signor Presidente del Senato, di una funzione che il Governo Renzi spesso ci nega e ci sottrae con il facile ricorso ai decreti-legge e alle persistenti richieste di fiducia al Parlamento.

È l'ora di chiedere al Paese, nelle sue articolazioni sociali, politiche, economiche ed amministrative, di guardare con meno improvvisazione al settore del trasporto aereo, di porsi il problema di favorire la mobilità, particolarmente tra le nostre isole e il Continente, con voli *low cost* e favorire il turismo da e per la Sardegna, la Sicilia e gli arcipelaghi. Questo segmento del mercato è lasciato nelle mani delle compagnie estere. Perché non possiamo farlo anche noi?

La soluzione consta nel coinvolgimento dell'Unione europea che deve farsi carico del problema per assolvere al principio della sussidia-

rietà, al mercato che deve diventare selettivo, e al Governo che non può limitarsi ad una funzione ancillare sugli ammortizzatori sociali.

Un futuro è possibile per Meridiana. La continuità territoriale per i sardi è principio inviolabile.

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

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, colleghi, vorrei partire (non vi spaventate) dal 1963, da quando cioè l'Aga Khan fondò la compagnia Alisarda, con una visione dell'isola della Sardegna (e probabilmente del Sud dell'Italia) assolutamente in contrasto con quella che era la visione dei nostri Governi. Un Sud che poteva essere sviluppato, non tramite raffinerie o l'insediamento della SIR (e quindi della chimica, come è avvenuto in Sardegna), ma tramite il turismo. All'epoca si sviluppò la Costa Smeralda, si sviluppò l'aeroporto di Olbia e Alisarda fu un primo vettore dedicato interamente al turismo. Probabilmente se l'Italia avesse guardato già all'epoca a questo sviluppo del Paese e dell'economia, avremmo fatto un passo avanti.

Nel 2010 Meridiana si fonde con Eurofly e diventa il secondo vettore italiano. Nell'ottobre del 2011 Meridiana acquista totalmente la proprietà di Air Italy, rafforzando la sua posizione sul mercato. Ricordo che la posizione sul mercato ha portato a circa 4 milioni di passeggeri in Italia e all'estero e a 1,5 milioni di passeggeri per la Sardegna.

È chiaro che i problemi nascono nel 2012, anno in cui il bilancio consolidato di Meridiana SpA registra una perdita netta di 161 milioni di euro. Nel 2013 il *deficit* cresce e la posizione finanziaria netta consolidata, a fine esercizio 2013, porta a 339 milioni di indebitamento finanziario; di questi, 254 nei confronti dell'AKFED che è la finanziaria proprietaria. Qui c'è una dicotomia – se mi permettete – tra la gestione e il finanziatore, ossia tra la parte dei soci che finanziano e una gestione che ha invece comportato vari errori. Questi errori ci portano alla dichiarazione, nel corso del 2014, di ben 1.478 esuberi su 1.634 dipendenti: di questi esuberi – voglio segnalarlo, come molti colleghi hanno già fatto – 850 sono della Sardegna.

Questi esuberi non possono essere a carico totale della Sardegna. La Sardegna è una Regione che già subisce e ha subito nel passato gravi penalizzazioni per quanto riguarda il lavoro. Oggi chiediamo al Governo di monitorare questo nuovo piano industriale che Meridiana SpA ha portato, proprio per evitare che gli esuberi ricadano soltanto sulla Regione Sardegna.

Ricordo che Air Italy, che è la controllata di Meridiana, ha base a Malpensa. Non vorremmo che i licenziamenti si facessero in Sardegna e le assunzioni invece si facessero soltanto in Lombardia. Credo che se dovessimo cominciare una lotta tra le Regioni che assumono e quelle che licenziano, saremmo fuori dalla logica di un Paese che deve mantenere il suo equilibrio e la sua unitarietà.

Ci auguriamo che il Governo possa evitare la cassa integrazione guadagni proprio in questa ristrutturazione, cercando non soltanto il ricollocamento, ma anche l'assorbimento in Air Italy e in altre società dei dipendenti in esubero, non solo per i piloti, ma anche per quanto riguarda gli addetti alle operazioni di manutenzione.

È vero che Meridiana ha sul tavolo l'acquisizione di altri 20 Boeing, ma invitiamo il Governo a controllare esattamente questo dato, perché da una parte si acquistano degli aerei e dall'altra parte si licenziano 1.400 persone.

Vorrei sottolineare un ultimo punto, quello della continuità territoriale che è estremamente importante per le nostre isole; per la Sicilia, come per la Sardegna. Nel tempo, la continuità territoriale sembra sia diventata un privilegio per queste Regioni, ma non lo è. Ricordiamo che anche via mare abbiamo avuto dei problemi: ricordo e sottolineo ancora una volta al Governo l'esigenza di monitorare la problematica di Tirrenia. Andiamo infatti incontro ad una infrazione europea e dunque invito il Governo a controllare e monitorare affinché anche la continuità territoriale, via mare, sia assolutamente assicurata, non soltanto alla Sardegna, ma anche alla Sicilia e alle isole minori.

Concludo, signor Presidente, dicendo che aspettiamo il piano aeroporti, che è stato varato dal Consiglio dei Ministri. Credo che un altro impegno da prendere sia quello di farlo giungere al più presto in Parlamento, affinché questo piano, atteso da tanti anni, possa finalmente essere vagliato e varato dalle Camere. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Saluto studenti e docenti della Scuola secondaria «Gerolamo Lanfranco» di Gradara, in provincia di Pesaro e Urbino, che stanno assistendo ai nostri lavori. (*Applausi*).

Corte costituzionale, Presidenza

PRESIDENTE. In data 12 novembre 2014, il dottor Alessandro Criscuolo ha inviato la seguente lettera:

«Signor Presidente,

ho l'onore di comunicarLe, ai sensi dell'articolo 6 della legge n. 87 del 1953, che la Corte costituzionale, oggi riunita nella sua sede del Palazzo della Consulta, mi ha eletto Presidente.

F.to Alessandro CRISCUOLO».

La Presidenza, a nome di tutti i colleghi, invia i migliori auguri di buon lavoro al nuovo Presidente. (*Applausi dai Gruppi PD, FI-PdL XVII, NCD, LN-Aut, Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE, GAL, PI, SCpI e Misto.*)

**Ripresa della discussione delle mozioni
nn. 284, 329, 337, 340 (testo 2) e 342 (ore 11,22)**

TONINI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TONINI (*PD*). Signor Presidente, prima che il rappresentante del Governo dia i pareri, vogliamo chiedere, se possibile, di sospendere la seduta per cinque minuti, per provare a costruire un testo unitario o comunque a concordare delle convergenze, dato che il dibattito mi pare abbia espresso evidenti consonanze.

PRESIDENTE. Senatore Tonini, sospenderei i lavori non per 5 minuti, ma per 12 o 13 minuti, per evitare di far aspettare i colleghi alla ripresa. Sospendo dunque la seduta fino alle ore 11,40, per trovare la famosa quadra.

(La seduta, sospesa alle ore 11,23, è ripresa alle ore 11,40).

La seduta è ripresa.

Mi autoemendo: la sospensione era di diciassette minuti e non di tredici, ma non sono stati sufficienti neppure quelli. Pertanto, avendo verificato che si sta raggiungendo una probabile convergenza, sospendo nuovamente la seduta fino alle ore 12.

(La seduta, sospesa alle ore 11,40, è ripresa alle ore 12,01).

Presidenza della vice presidente FEDELI

**Sull'incidente che ha coinvolto
un consigliere comunale del PD di Pavia**

CENTINAIO (*LN-Aut*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CENTINAIO (*LN-Aut*). Signora Presidente, chiedo un attimo di attenzione ai colleghi perché devo comunicare una brutta notizia che sta toccando la città di Pavia, da cui provengo, e la sua comunità.

Ieri, in tarda serata, è stato commesso un furto d'auto ad opera di due balordi, che purtroppo non sono stati rintracciati. Durante la fuga, è stata investita una giovane consigliera comunale del Partito Democratico, Elena Madama, di 26 anni, una ragazza che conosciamo tutti nella nostra collettività per l'impegno che stava profondendo nella sua attività, in questo suo inizio di legislatura. Era appena stata eletta e stava lavorando anche bene in una piccola città di provincia come la nostra.

Siamo sconvolti perché questo è avvenuto in una città come Pavia che è anche abbastanza noiosa (lo dico da ex vice sindaco), dove non succede mai nulla, dove ci conosciamo tutti: è la classica città di provincia dove queste cose non succedono. (*Brusio*). Scusate, colleghi di Forza Italia, magari non ve ne frega un cazzo, però trovo che ridere e scherzare quando si parla di queste cose sia veramente vergognoso, da parte di alcuni colleghi.

PRESIDENTE. Per favore, senatore Centinaio, sta parlando di una cosa importante: lo faccia con il linguaggio giusto.

CENTINAIO (*LN-Aut*). Quello che volevo chiedere al Senato è di stringerci, in questo momento, intorno ad Elena, alla sua famiglia, alla mia città e anche ai colleghi del Partito Democratico, che vedo veramente sconvolti da questo evento.

Voglio abbracciarla forte, e spero che questo abbraccio le arrivi il più forte possibile. (*Applausi*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Centinaio. Anche la Presidenza si associa al suo importante richiamo.

Sulle deliberazioni del Consiglio di Presidenza

FALANGA (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALANGA (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, nella giornata di ieri ho chiesto che venisse convocata la Giunta per le elezioni perché stabilisse una regola anche per l'esecuzione delle sanzioni. Mi pare peraltro ovvio che, come vi sono delle regole che accompagnano l'esecuzione della pena nei procedimenti nell'ambito della giustizia penale, ve ne debbano essere anche in ipotesi di sanzioni ed esecuzione di sanzioni amministrative.

Questa mattina in Aula mancano circa dieci senatori del Movimento 5 Stelle, quindi l'Assemblea è depauperata di una parte consistente di una

forza politica che rappresenta milioni di italiani. Io ritengo che questo sia sconveniente e che violi le regole di democrazia che dovrebbero accompagnare l'andamento dei nostri lavori.

Mi domando se è possibile inserire nel Regolamento l'ipotesi che, in caso di sanzioni multiple, si possano prevedere tempi diversi per l'esecuzione delle sanzioni stesse.

Voglio precisare a lei, signora Presidente, e all'intero Consiglio di Presidenza, ove mai vi sfuggisse la cosa, che ogni singolo senatore in quest'Aula rappresenta una frazione del potere legislativo del nostro Paese che, in quanto frazione, ha il diritto di ricevere risposte alle proprie domande.

Molto soventemente si verifica che il Consiglio di Presidenza non risponde alle istanze dei senatori. A questo proposito ricordo di aver avanzato una richiesta di accesso agli atti, ai sensi della legge n. 241 del 1990, ed ad oggi questa mia istanza non è stata ancora evasa, in violazione di regole che accompagnano la pubblica amministrazione.

Ciò mi fa molto riflettere, innanzitutto sul rispetto delle regole e, prima ancora, sul rispetto delle persone e dei ruoli che ciascuno di noi assolve.

Con il mio intervento di stamattina sollecito le risposte sia per la prima che per la seconda istanza e, ancorché negative, è corretto che ad esse il Consiglio di Presidenza dia delle risposte esatte, puntuali a chi ne fa domanda. (*Applausi dei senatori Buccarella e Mangili*).

PRESIDENTE. Innanzitutto, per chiarezza del verbale, voglio precisare che lei non ha chiesto la convocazione della Giunta per le elezioni, ma quella della Giunta per il Regolamento. Immagino si tratti di un errore nel parlare.

Comunque, ne avevamo già dato comunicazione.

**Ripresa della discussione delle mozioni
nn. 284, 329, 337, 340 (testo 2) e 342 (ore 12,06)**

LAI (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAI (*PD*). Signora Presidente, vorrei solo comunicare all'Assemblea, alla Presidenza e al rappresentante del Governo che è stata raggiunta un'intesa per il ritiro di tre mozioni. Si tratta, nel dettaglio, delle mozioni nn. 284, 340 (testo 2) e 342, che vengono sostituite da un unico ordine del giorno, il G1, sottoscritto dai primi firmatari delle suddette mozioni e, a seguire, da altri senatori e che impegna il Governo su cinque punti.

Nel primo si chiede di riferire al Senato sulla vertenza in atto che riguarda il sistema del trasporto aereo nazionale e, in particolare, su quella in corso tra Meridiana, sindacati e istituzioni locali.

Il secondo punto impegna a verificare ogni strumento necessario per evitare il ricorso massiccio alla cassa integrazione per lavoratori che rappresentano, peraltro, un patrimonio collettivo di cultura, competenza e specializzazione.

Il terzo punto prevede l'impegno a verificare la compatibilità e la coerenza del piano industriale di Meridiana con il piano generale del trasporto aereo.

Infine, sul tema della continuità territoriale per la Sardegna, sono previsti due punti specifici: l'impegno a definire, d'intesa con la Regione sarda, l'adozione di politiche di trasporto aereo adeguate a garantire una vera libertà di trasporto, di mobilità delle merci e delle persone; l'impegno ad intervenire, in sede di Unione europea, sempre d'intesa con la Regione sarda, per identificare un programma di misure compatibili con un vero sistema di continuità territoriale da e per la Sardegna a medio e largo raggio, ovvero con l'Italia e con l'Europa.

Con questo ordine del giorno si intendono assunte tutte le premesse che riguardano le tre mozioni che ho citato, in quanto largamente condivise, quindi lo proponiamo alla valutazione del Governo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire il rappresentante del Governo, sottosegretario Del Basso De Caro, al quale chiedo anche di esprimere il parere sulle mozioni nn. 329 e 337 e sull'ordine del giorno G1.

DEL BASSO DE CARO, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti*. Signora Presidente, innanzitutto desidero chiedere scusa all'Assemblea per il ritardo con il quale, a causa mia, hanno avuto inizio i lavori. (*Applausi del senatore Di Biagio*). Le cause non sono riconducibili a me, ma ovviamente fanno carico a me. Chiedo scusa all'Assemblea.

Quanto alle mozioni, prendo atto che tre vengono ritirate e riunite in un unico ordine del giorno che il senatore Lai ha testé illustrato.

Intervengo dapprima sulla mozione n. 329, presentata dal senatore Crosio ed altri. Il parere è favorevole sul primo punto del dispositivo, che impegna il Governo «a farsi garante di una soluzione che tenga conto della salvaguardia dei posti di lavoro, della dignità umana dei lavoratori coinvolti e delle rispettive famiglie». Sono contenuti, sia pure con diversa formulazione, già esposti in altre mozioni. Il parere è favorevole anche sul secondo punto del dispositivo, che impegna il Governo «a riferire in Senato sullo stato della vertenza Meridiana, con particolare riguardo al piano di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale ed al futuro occupazionale dei dipendenti interessati». Sul terzo punto del dispositivo il parere è favorevole, previa la seguente riformulazione: «ad adottare tutte le possibili iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, a livello nazionale ed europeo, affinché siano evitate forme di *deregulation*». Quindi, con la riformulazione del terzo punto, il parere è favorevole.

Passo alla mozione n. 337, presentata dai senatori Serra ed altri. Il parere è favorevole al primo punto del dispositivo, che impegna il Governo «a riferire al Senato sullo stato della vertenza e del piano di ristrutturazione».

turazione della compagnia aerea Meridiana». Il parere è altresì favorevole sul secondo punto del dispositivo, che impegna il Governo «a definire politiche di trasporto che garantiscano, compatibilmente con quanto previsto dall'ordinamento comunitario, un modello di continuità territoriale capace di riequilibrare le condizioni permanenti di svantaggio, derivanti dall'insularità, a cui sono costretti i cittadini residenti, ed in particolare gli studenti universitari fuori sede, della Sardegna».

Il terzo punto del dispositivo impegna il Governo «a porre in essere ogni opportuna iniziativa volta a risolvere tutte le problematiche relative alla crisi della Meridiana, con particolare riferimento al contenimento del numero degli esuberanti annunciati, pari a 1.600 unità, e al mantenimento dei più elevati livelli occupazionali». Il parere è favorevole con la seguente riformulazione: «ad operare perché siano individuati, d'intesa con la Regione Sardegna, tutti gli strumenti utili ad evitare o comunque ridurre le eventuali ricadute negative sullo stato dell'occupazione in Sardegna in relazione agli annunciati esuberanti di Meridiana».

Il parere è contrario sul quarto punto del dispositivo, che impegna il Governo «ad adottare misure volte ad impedire il ripetersi di operazioni quali quella verificatasi tra Meridiana fly e Air Italy, al fine di evitare che i lavoratori si trovino costretti ad accettare contrattazioni al ribasso per non essere licenziati».

Il quinto punto del dispositivo impegna il Governo «ad adottare misure volte a ridurre lo svantaggio derivante dall'insularità che rende il costo dei trasporti per e dalla Sardegna, sia per i cittadini che per le merci, sia aereo che marittimo, di gran lunga più caro rispetto a quello della penisola e del resto d'Europa, penalizzando così non solo i cittadini sardi, residenti ed emigrati, ma tutti i cittadini europei». Su di esso il parere è favorevole, previa la seguente riformulazione: «ad adottare d'intesa con la Regione Sardegna un'adeguata strategia che consenta l'adozione di politiche di trasporto di continuità territoriale tali da consentire la massima accessibilità ai territori della Regione».

Il sesto punto del dispositivo impegna il Governo «a promuovere nelle opportune sedi comunitarie iniziative per favorire la definizione di un regime tariffario agevolato per i collegamenti aerei da e per la Sardegna, di breve e medio raggio, che garantisca la libera circolazione di persone e merci». Su questo punto il parere è favorevole con la riformulazione che passo a leggere e che si ispira al punto 4) della mozione n. 284: «A proporre in sede UE, d'intesa con la Regione Sardegna, un programma di misure compatibili con la normativa europea, al fine di garantire regimi tariffari per un adeguato numero di collegamenti aerei da e per la Sardegna di breve e di medio raggio, atti ad assicurare la libera circolazione di persone e di merci».

Infine, sull'ordine del giorno G1, testé presentato, che riassume e contiene, anche nelle premesse, le mozioni n. 284, n. 340 (testo 2) e n. 342, il Governo esprime parere favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo dunque alla votazione.

CROSIO (*LN-Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CROSIO (*LN-Aut*). Signora Presidente, non mi dilungherò, visto che nella fase dell'illustrazione e della successiva discussione, sia io che il collega Candiani abbiamo adeguatamente spiegato la nostra mozione.

Ringrazio il Governo per la proposta di modifica riguardante il punto 3) del dispositivo, della quale ci riteniamo soddisfatti e che accettiamo. Crediamo che sia importante l'impegno del Governo ad evitare forme di *deregulation*, che poi in sostanza sono quelle che ci sembra stiano montando su questa vicenda.

Mi preme sottolineare al Governo ancora una questione: noi crediamo che tutto il sistema di trasporto aereo del nostro Paese debba essere preso in considerazione e «lavorato» in maniera più incisiva. Abbiamo contestato l'azione posta in essere dal Governo nella trattativa su Alitalia, perché abbiamo sempre creduto che tutta la trattativa non dovesse essere condotta esclusivamente e in maniera asettica sulla questione economica e meramente «tecnica» – se vogliamo usare questo termine improprio – di Alitalia, ma che fosse invece necessario portare al tavolo della trattativa tutto il nostro sistema trasportistico. Questo sarebbe stato sicuramente più opportuno.

In ogni caso, oggi siamo qui a parlare della continuità territoriale della Sardegna e della pesante vertenza su Meridiana – e di conseguenza Air Italy – e siamo fiduciosi su un possibile impegno da parte del Governo su questa importante partita.

È chiaro – lo diciamo al Governo e ai colleghi – che non abbasseremo la guardia su una questione così importante, come confidiamo non lo faccia l'intero Parlamento (ma su questo non abbiamo dubbi). In modo particolare, confidiamo sul fatto che non lo faccia il Governo, perché i lavoratori di Meridiana e tutto il nostro sistema di trasporto aereo hanno bisogno, non di proclami o di svendite a mo' di saldi, ma di azioni concrete. Crediamo che questo sia importante: siamo fiduciosi e staremo a vedere che cosa accadrà nel prosieguo.

Per questi motivi il Gruppo Lega Nord e Autonomie esprimerà il proprio voto favorevole anche sull'altra mozione e sull'ordine del giorno G1. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

Saluto ad una rappresentanza di studenti

PRESIDENTE. Salutiamo le studentesse e gli studenti dell'Istituto comprensivo «Convenevole da Prato», di Prato. Benvenuti al Senato. (*Applausi*).

**Ripresa della discussione delle mozioni
nn. 284, 329, 337, 340 (testo 2) e 342 (ore 12,19)**

URAS (*Misto-SEL*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

URAS (*Misto-SEL*). Signora Presidente, chiedo che sia sottoposto comunque al voto l'ordine del giorno G1 accolto dal Governo, che vede la sintesi delle tre mozioni presentate dal nostro Gruppo, da quello del Partito Democratico e dal Gruppo di Forza Italia. Per noi è importante che esso si sia potuto sviluppare, perché dà un segnale ai lavoratori che sono oggi impegnati in una vertenza durissima. Dà un segnale di unità delle forze politiche, a prescindere dalle loro posizioni e di appartenenza agli schieramenti o di condivisione dell'azione del Governo.

Dà un segnale di unità attorno alla questione che riguarda i sardi sulla continuità territoriale. La continuità territoriale deve essere una conquista per i residenti e i non residenti, per garantire sviluppo alla nostra Regione, ad una parte di Italia che è stata qui definita, anche da altri, come una delle più belle, interessanti e prospettiche in termini di sviluppo.

Concludo, signora Presidente, questa dichiarazione di voto favorevole all'ordine del giorno G1 e a favore anche delle mozioni rimaste, e per una ragione molto semplice: noi vogliamo segnare, per i lavoratori della Meridiana in particolare, in questo momento, una presa di posizione unitaria, che vada oltre le differenze che spesso siamo costretti a sottolineare in quest'Aula. (*Applausi dal Gruppo Misto-SEL*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIOFFI (*M5S*). Signora Presidente, parliamo oggi della Sardegna. In alcuni interventi è stato ricordato cosa è la Sardegna: una terra meravigliosa, una terra di conquista, una terra conquistata da chi è venuto da fuori, che ha comprato la terra dai pastori e ha costruito tantissimo in questa Regione. Sono gli stessi che hanno avuto e hanno tuttora in mano la sorte dei collegamenti aerei.

La Sardegna, per me che sono campano, è una Regione meravigliosa e bisognerebbe mettersi nei panni di chi vive in una Regione che presenta il problema di arrivare nel continente (in quanto, come sappiamo, è un'isola), mentre la continuità territoriale è un diritto, non è una conquista. È un diritto, come quelli previsti dalla Costituzione di uno Stato unitario. Ripeto: è un diritto, quello alla continuità, non è una conquista.

Abbiamo ascoltato però le parole del Governo, anche sui punti della nostra mozione, e volevo qui riflettere su quanto è successo. Parlando della vicenda Meridiana, ricordo che Meridiana possiede il 100 per cento

di Air Italy e che, secondo alcuni dati, 10.700 tratte di Meridiana sono operate da Air Italy, mentre zero tratte di Air Italy sono operate da Meridiana. Anche questo dovrebbe farci riflettere sul fatto che si tratta sempre della stessa scatola; e dentro questa scatola si muove qualcosa.

E quando nella stessa scatola si muove qualcosa a me viene in mente quanto accaduto nel 2010, quando un signore ha portato fuori dall'Italia quella che una volta, pur con i suoi limiti immensi, era una grande compagnia. Quel signore si chiama Marchionne e io ripenso a quando, nel famoso accordo di Pomigliano, fece il nuovo contratto, al di là della contrattazione nazionale, facendo saltare un tappo. Da quella vicenda, che è importante e che dovremmo ricordare, si è sviluppato un modello e quel modello, in linea teorica, andrebbe contrastato, perché ha permesso di ignorare tutta una serie di diritti che erano stati acquisiti, come il contratto collettivo.

Siamo andati verso un sistema che ha portato anche la FIAT fuori da Confindustria. Dovremmo ricordare questi passaggi, perché in questo caso forse stiamo facendo qualcosa di simile: è la stessa compagnia che licenzia ed assume con un nuovo contratto.

Non so se questo vi pare giusto, a me sembra una pazzia. D'altra parte, su quella contrattazione separata fu messa poi una bella «pezza a colori», con una manovra del Governo Berlusconi nell'agosto 2011, quando fu elevata a norma di legge quel tipo di contrattazione e noi abbiamo presentato un disegno di legge per abolire quella schifezza e credo non siamo l'unico Gruppo ad averlo fatto.

Bisognerebbe tornare sui nostri passi e capire quello che è successo.

Ci viene in mente anche quanto è accaduto con Alitalia (e non solo): la *bad company*, la *good company*; facciamo i giochetti, ma alle spalle di chi? Alle spalle dei lavoratori. Quand'è che prendiamo una posizione decisa nel fare le cose?

Ci sono alcune mozioni interessanti, ma sempre un po' all'acqua di rose. Il problema di quello che succede in quest'Aula è che spesso mettiamo un velo per coprire le nostre inefficienze e quello che non siamo in grado di fare.

Il Governo dovrebbe prendere posizione ed essere determinante, dovrebbe avere la forza di imporre il volere del popolo su quello del privato. Se abbiamo dimenticato che il volere della collettività è più forte di quello del privato, forse ci siamo dimenticati cosa stiamo a fare qua.

Dobbiamo riflettere su questi aspetti, se no torniamo sempre allo stesso punto: non ha alcun senso che stiamo qua.

Visto che c'è una parte di quest'Assemblea che si richiama ai principi liberali, in un sistema liberale bisogna rispettare le regole. Le stiamo rispettando queste regole o le cambiamo in corsa, per far sì che esse si adeguino a ciò che ci piace o ci serve?

Forse dovremmo ripristinare una serie di livelli di diritto e su questo dovremmo lavorare.

Quando il Governo dà parere contrario al punto 4) della nostra mozione ci tremano i polsi, perché vuol dire che il Governo non prende po-

sizione e questo è quel che non possiamo accettare, perché è assurdo. Come facciamo ad uscirne?

Parliamo della crisi di Meridiana. Ebbene, come è stato detto, i voli sono aumentati. Aumentano i voli e che facciamo? Licenziamo i lavoratori da una scatola e, come in un gioco di scatole cinesi, in un'altra scatola posseduta dalla prima scatola, riassumiamo i lavoratori con un altro contratto spostando la società, con 850 lavoratori che sono in Sardegna, a Malpensa. Ma di che parliamo?

Quand'è che smettiamo di lasciar fare ai privati quello che accidenti gli pare? Quand'è che ripristiniamo un sistema di regole?

Come mi sembra di aver già evidenziato in quest'Aula, noi ci troviamo nella strana ed assurda condizione che per essere rivoluzionari chiediamo il rispetto delle regole! Mi sembra un ossimoro: è assolutamente antitetica la rivoluzione con il rispetto delle regole. Tuttavia, la situazione è talmente incasinata ed è talmente messa male che noi, per essere rivoluzionari, vi chiediamo il rispetto delle regole. Mi sembra un'assurdità.

Se questa è la condizione, noi chiediamo al Governo di prendere posizione e dare parere favorevole sul punto 4) della nostra mozione n. 337, perché con esso si ritorna esattamente alla norma del 2011. Vogliamo tornare su queste cose? Vogliamo renderci conto che stiamo sbagliando e che dobbiamo tornare a mettere al centro l'interesse collettivo rispetto a quello privato?

Se è vero infatti che, come recita la Costituzione, l'iniziativa privata è libera, essa mai può essere predominante rispetto all'interesse collettivo. Dobbiamo allora ripristinare un sistema di regole certe in cui si eviti e si continui ad evitare che sulla pelle dei lavoratori si faccia il gioco delle scatole cinesi al ribasso, perché qualcuno guadagna sempre di più e qualcuno se la piglia in quel posto! (*Applausi dai Gruppi M5S e LN-Aut e del senatore Barozzino*).

MANCUSO (*NCD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCUSO (*NCD*). Signor Presidente, il Gruppo del Nuovo Centrodestra non può non condividere tutte le motivazioni presenti nell'ordine del giorno G1 e, allo stesso tempo, non esprimere soddisfazione per l'unitarietà di intenti dimostrata. Chiedo quindi di poter consegnare il testo della mia dichiarazione di voto contenente le motivazioni di tale soddisfazione e dichiaro il voto favorevole del Gruppo Nuovo Centrodestra all'ordine del giorno al nostro esame. (*Applausi dal Gruppo NCD*).

PRESIDENTE. La Presidenza l'autorizza a consegnare il testo della sua dichiarazione di voto affinché sia allegato al Resoconto.

CARRARO (*FI-PdL XVII*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARRARO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, cari colleghi, sarò brevissimo. Innanzitutto, il Gruppo di Forza Italia voterà a favore dell'ordine del giorno G1, che sostituisce le mozioni predisposte dal collega Floris, dai rappresentanti del PD, di SEL e del Gruppo Misto. Il dibattito ha dimostrato che vi è unità d'intenti e che le differenze riguardano solo le sfumature; per questo noi voteremo a favore anche delle mozioni presentate dagli altri Gruppi.

Il trasporto è sempre fondamentale per la libertà della persona e per l'economia e questo vale a maggior ragione per la Sardegna. È importante, quindi, che il Governo collabori con tale Regione per individuare soluzioni razionali ed efficienti per assicurare ai cittadini sardi la libertà di muoversi e all'economia di svilupparsi secondo le proprie possibilità. Bisogna assicurare un servizio adeguato, aereo e marittimo.

Sottolineo poi che il problema di Meridiana è umanamente drammatico: rischiano di perdere il posto circa 1.650 lavoratori su 2.300: una situazione drammatica. Bisogna trovare soluzioni razionali e moderne che valutino se e come la compagnia abbia un futuro ma che tengano anche conto della dignità umana e del diritto al lavoro di circa 1.650 donne e uomini che non hanno colpe per la situazione drammatica in cui la compagnia si trova. Auspichiamo veramente che il Governo si muova, sia attivo e, insieme alla Regione, individui soluzioni razionali ma umanamente accettabili. (*Applausi dal Gruppo FI-PdL XVII*).

FILIPPI (*PD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI (*PD*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario Del Basso De Caro, la discussione odierna sulla vicenda Meridiana avviene in un momento molto difficile per il trasporto aereo e, di conseguenza, per i lavoratori del comparto, ma anche in un momento molto delicato della trattativa in corso tra azienda, sindacati e Governo. Il Parlamento ha il dovere di dare un contributo in questo contesto, con l'intenzione di favorire l'avvio a soluzione di una trattativa che, invece, presenta elementi tali da farla sembrare oggettivamente impossibile.

Io credo che il Parlamento e la politica più in generale, se vogliono esercitare a pieno il proprio ruolo dando un contributo al Governo impegnato al tavolo di questa difficile trattativa, non possono pensare di farlo schierandosi in maniera partigiana con l'una o con l'altra parte, sposando acriticamente le ragioni di una parte e avversando quelle dell'altra. Siamo di fronte, purtroppo, a mio modo di vedere, a due drammatiche ragioni. Da un lato, quella della salvaguardia dell'occupazione, della strenua difesa del proprio posto di lavoro per oltre 1.600 lavoratori, com'è stato ricordato. Dall'altro lato quelle di una non più rinviabile profonda riorganizzazione strutturale per una compagnia aerea che rappresenta un pezzo di sto-

ria del trasporto aereo di questo Paese, che io credo non possiamo permetterci di far venire meno; e sono convinto che la compagnia stessa non lo voglia, come del resto però non vuole, perché non se lo può più permettere, coprire le ingenti perdite che registra da anni con l'attuale assetto organizzativo e l'attuale capacità di volo.

Il nuovo piano industriale parte da un nuovo riposizionamento della società, tanto nelle proprie basi di volo quanto nel rinnovo del parco velivoli, sia e soprattutto nei modelli organizzativi, con una drastica e drammatica riduzione di personale. È un piano finalizzato alla rimessa *in bonis* della società per una ripartenza funzionale ad un nuovo sviluppo della compagnia di volo in un tempo futuro e su nuovi presupposti.

Nel frattempo, però, ci sono i 1.600 lavoratori. Di fronte a questa situazione, chi di noi non è d'accordo con l'invocazione che il Santo Padre ha rivolto (e penso innanzitutto alla politica), quando ha auspicato vivamente che si possa trovare un'equa soluzione che tenga conto anzitutto della dignità – concetto più volte ripreso nel dibattito di oggi – della persona umana e delle imprescindibili necessità di tante famiglie? E poi quando ha aggiunto, quasi come una supplica, quando ha incontrato i lavoratori in esubero di Meridiana «Per favore, faccio un appello a tutti i responsabili, nessuna famiglia senza lavoro»? Che cosa c'è da dire di più?

Il problema è che noi, con tutto il dovuto rispetto, non siamo il Papa, e pur cavandocela con le parole più che con i fatti, a noi è chiesto comunque di indicare una soluzione percorribile ad un rebus che – ripeto – per come si presenta, possiede i connotati dell'impossibilità in termini di piena conciliazione degli interessi in gioco.

Eppure proprio da qui – se vogliamo essere seri – bisogna partire, chiedendo a ciascuna delle parti in gioco di rinunciare ad un pezzo delle proprie prerogative e dei propri legittimi interessi, nella consapevolezza che per ogni legittima e giustificata ragione vi sono anche, in un tempo recente, comportamenti, azioni e situazioni forse non proprio impeccabili – io credo – per ciascuna delle parti in gioco, come del resto molti interventi hanno richiamato.

Il nostro ruolo ci impone allora di rivolgerci al Governo (io penso tutti, con spirito massimamente collaborativo) in questa spinosa e difficilissima situazione, chiedendo poche cose, essenziali e perseguibili. Ne segnalo almeno tre, come del resto sono state riprese nell'ordine del giorno unificato. Innanzitutto, la garanzia della continuità territoriale, in particolar modo per la Sardegna, ma non solo (penso anche alla Sicilia e alle altre isole). Vi è poi l'analisi rigorosa del piano industriale; non vi è una specifica competenza del Governo dal punto di vista della verifica, ma un'analisi seria e rigorosa penso che possa offrire risposte ulteriori sul piano della trattativa. Infine, vi è la salvaguardia dell'occupazione, con misure e strumenti di accompagnamento da lavoro a lavoro.

Sono – come è evidente – tre questioni che si tengono e che trovano risposta proprio a partire da una disamina molto attenta del piano industriale che la società Meridiana presenterà. Da questo deriverà infatti la garanzia della continuità territoriale effettiva per un territorio come la Sar-

degni che non può tollerare ulteriori penalizzazioni dal punto di vista dei collegamenti con il continente. Da questo io credo e auspico che, nelle pieghe, possa derivare qualche aggiustamento dei numeri impietosi che sembrano non voler concedere scampo.

È chiaro che in primo piano per il Governo rimane la questione occupazionale e in questo senso ci sentiamo di chiedere davvero un impegno straordinario per una Regione che ha avuto mortificazioni occupazionali non più sostenibili.

Il personale di Meridiana costituisce, proprio per le professionalità e le competenze che possiede, una risorsa che non può andare dispersa. Per questo riteniamo possa essere agevolmente impiegato in altri insediamenti produttivi che in quel territorio devono necessariamente trovare collocazione. Questo Governo – e più in generale l'Italia – glielo deve, per un comportamento che storicamente, quando non è stato distante alle esigenze di sviluppo di quella Regione, si è caratterizzato in maniera predatoria e – come sappiamo – talvolta anche vessatoria. In questo senso deve davvero cambiare verso la politica di questo Paese.

È per queste ragioni, che ho sommariamente rappresentato, che il Gruppo del Partito Democratico voterà con convinzione l'ordine del giorno G1 che unifica le mozioni a prime firme dei senatori Lai, Uras e Floris, accordando anche il consenso alle altre mozioni presentate. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. Prima di passare alle votazioni, avverto che, in linea con una prassi consolidata, le mozioni saranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite da precedenti votazioni.

Per quanto riguarda la mozione n. 329, chiedo al primo firmatario, il senatore Crosio, se conferma l'intenzione di accettare la riformulazione proposta dal Governo.

CROSIO (*LN-Aut*). Sì, signora Presidente.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 329 (testo 2).

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della mozione n. 329 (testo 2), presentata dal senatore Crosio e da altri senatori.

(Segue la votazione).

Il Senato approva. (*v. Allegato B*). (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

Per quanto riguarda la mozione n. 337, chiedo alla prima firmataria, la senatrice Serra, se accetta la riformulazione proposta dal Governo.

SERRA (*M5S*). Presidente, accetto la riformulazione proposta dal Governo, ma chiedo, se possibile, la votazione per parti separate del punto 4) del dispositivo, su cui il Governo ha espresso parere contrario. Vorrei che tale punto venisse votato, proprio per ciò di cui si è parlato oggi a proposito della dignità dei lavoratori.

PRESIDENTE. Se non ci sono osservazioni, passiamo alla votazione per parti separate della mozione n. 337 (testo 2).

GAETTI (*M5S*). Chiedo che le votazioni vengano effettuate a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo della premessa e dei punti 1), 2), 3), 5) e 6) della mozione n. 337 (testo 2), presentata dalla senatrice Serra e da altri senatori.

(Segue la votazione).

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

Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo del punto 4) della mozione n. 337 (testo 2), presentata dalla senatrice Serra e da altri senatori.

Il Senato non approva.

Passiamo alla votazione dell'ordine del giorno G1.

GAETTI (*M5S*). Chiediamo che la votazione venga effettuata a scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori.

(La richiesta risulta appoggiata).

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

(*Segue la votazione.*)

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

Interventi su argomenti non iscritti all'ordine del giorno

FASIOLO (*PD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FASIOLO (*PD*). Signora Presidente, intervengo a fine seduta per rappresentare l'esigenza e l'urgenza all'Assemblea e, attraverso il suo gentile tramite, al Ministro dell'interno, di rispondere alle problematiche relative all'immigrazione. (*Brusio*).

PRESIDENTE. Chiedo ai colleghi presenti in Aula di abbassare la voce e a chi sta uscendo dall'Aula di farlo celermente.

FASIOLO (*PD*). Grazie, signora Presidente.

Devo dire che il Governo in parte è già intervenuto nella giornata di ieri, risolvendo parzialmente un problema che si è posto, con il trasferimento di circa 110 richiedenti asilo da un capannone di Gorizia a Milano, assistiti e seguiti dalla Croce rossa. Si sono così evitate possibili situazioni di difficile controllo e gestione delle strutture, che insistono su tessuti urbani di piccole dimensioni, come è il caso del centro di accoglienza per richiedenti asilo (CARA) di Gradisca d'Isonzo.

Pur con tutto lo sforzo profuso e pur cogliendo la positività del riscontro al *question time* da parte del Ministro competente e la buona volontà da parte dell'associazionismo e del mondo del volontariato, tutto ciò si infrange contro la carenza di risposte strutturali e – mi preme sottolinearlo – contro l'inadeguatezza delle procedure di valutazione dei requisiti per il riconoscimento dell'effettività dello *status* di richiedente asilo. Ciò comporta la ovvia e prevedibile conseguenza che tempi di attesa troppo lunghi vadano a determinare una permanenza prolungata sui territori e nelle strutture di provvisoria accoglienza, determinando sovraffollamento, causa primaria di un deterioramento delle condizioni di vita dei migranti, ivi ristretti, ma anche di difficoltà per gli operatori sociosanitari e di pubblica sicurezza e, più in generale, del contesto urbano. Ritengo che le risposte fornite dal Ministro necessitino di ulteriori approfondimenti.

Con l'interrogazione 3-01217 da me presentata chiedevo il potenziamento dell'Unità Dublino, in modo da rendere effettivo e tempestivo l'esame delle domande di riconoscimento dello *status*, cui spetta il beneficio della protezione internazionale, e l'introduzione, ora che siamo in fase di attuazione della legge n. 146 del 17 ottobre 2014, della possibilità per le

commissioni territoriali di istruire direttamente quella parte del procedimento attualmente devoluta alla sola Unità Dublino, per evitare che il mancato rispetto dei termini prescritti per l'esame delle istanze comporti all'Italia il definitivo onere insostenibile di farsi carico di tutte le posizioni pendenti, che sono pari ad oltre il 90 per cento.

Si chiede, in ultimo, di introdurre eventualmente, ove opportuno e possibile, con i dovuti approfondimenti, il principio del ricollocamento sancito dall'articolo 8 della direttiva comunitaria n. 83 del 2004.

DI MAGGIO (*PI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI MAGGIO (*PI*). Signora Presidente, il 13 novembre 1981, durante un normale controllo di polizia alla stazione centrale di Milano, veniva ucciso l'agente di polizia Eleno Aniello Viscardi. In un momento così difficile e di sofferenza per le Forze dell'ordine, che vengono messe al centro di numerose polemiche, mi piace ricordare un servitore dello Stato che, a soli venticinque anni, sacrificò la propria vita per garantire la sicurezza del Paese. Nel marzo del 2010, il Presidente della Repubblica, a seguito di queste vicende, conferiva la medaglia d'oro al valor civile all'agente Viscardi. Ricorrendo oggi il 33° anniversario della sua morte, mi è parso doveroso ricordarlo in quest'Aula.

PRESIDENTE. La Presidenza si associa a questo importante ricordo.

Per lo svolgimento di un'interrogazione

GIROTTO (*M5S*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIROTTO (*M5S*). Signora Presidente, sulla *Gazzetta Ufficiale* di oggi è stato pubblicato il testo del decreto-legge n. 133, del 12 settembre 2014, coordinato con la legge di conversione n. 164, dell'11 novembre 2014, il cosiddetto sblocca Italia.

Come già rilevato da tutto il mio Gruppo in quest'Aula, le norme sulle trivellazioni contenute in questo decreto-legge daranno il via libera a maggiori attività nell'ambito degli idrocarburi in buona parte del territorio italiano. In particolare, nell'alto Adriatico, in Abruzzo, in Basilicata, nel Canale di Sicilia e in Emilia-Romagna, per un totale di 32.000 chilometri quadrati di nuovo territorio coinvolto. Ripeto la cifra: 32.000 chilometri quadrati di nuovo territorio coinvolto.

Con riferimento alla situazione dell'Emilia-Romagna, che vedrà il 70 per cento del territorio coinvolto dalle attività estrattive degli idrocarburi proprio grazie a questa nuova norma, vogliamo sollecitare il Ministro

dello sviluppo economico a rispondere all'interrogazione 3-01263, a mia prima firma, relativa al rapporto della commissione ICHESE (International commission on hydrocarbon exploration and seismicity in the Emilia Region), in cui gli esperti della commissione sono giunti alla conclusione che non si può escludere che le estrazioni petrolifere abbiano causato la scossa del 20 maggio, che poi, a sua volta, avrebbe determinato quella del 29 maggio, che provocò il maggior numero di vittime.

Crediamo che ora, con l'incremento di queste attività estrattive, che avverrà grazie allo sblocca Italia, sia giusto fornire ai cittadini la verità. Riteniamo sia giunto il momento in cui il Governo faccia chiarezza sui risultati della commissione ICHESE, così da porre fine alla confusione generata in questi mesi. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut.*)

PRESIDENTE. Solleciteremo la risposta alla sua interrogazione.

Sugli eventi calamitosi che hanno colpito la Lombardia

ARRIGONI (*LN-Aut.*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARRIGONI (*LN-Aut.*). Signora Presidente, purtroppo gli eventi alluvionali stanno continuando a mietere vittime. Dopo i coniugi liguri morti l'altro giorno e l'anziano biellese defunto ieri travolto da una frana, già ricordati dai colleghi, purtroppo devo comunicare che ieri sera un anziano che stava ormeggiando la sua barca nel lago Maggiore è stato travolto dalle onde; disperso, è stato poi ritrovato. Inoltre, ieri sera un giovane dipendente comunale di trentasei anni, di Crema, nel tentativo di deviare le acque di una roggia per evitare l'allagamento di un ristorante vicino, è stato travolto e il suo corpo è stato recuperato solo all'alba di questa mattina, dopo cinque ore.

Capiamo che questo non è il momento, visto che siamo a fine seduta, di chiedere un minuto di raccoglimento, però il Gruppo della Lega Nord...

PRESIDENTE. Se mi permette, invece stavo esattamente valutando che, avendo lei posto la questione, nonostante la ridotta presenza di senatori, il minuto di silenzio possiamo osservarlo. Immagino inoltre che, in apertura di una prossima seduta, riprenderemo l'argomento.

ARRIGONI (*LN-Aut.*). La ringrazio, signora Presidente.

Certamente il Gruppo della Lega Nord vuole esprimere un sentimento di vivo cordoglio alle famiglie di queste vittime, ma mi consenta di fare una sottolineatura. Nella Regione Lombardia dal 17 luglio alla fine di agosto, quindi in un periodo temporale limitato, sono stati colpiti da eventi alluvionali 314 Comuni, che hanno riportato, tra enti pubblici, famiglie, privati e attività economiche, danni per 88 milioni. Subito il governatore

Maroni ha chiesto il riconoscimento dello stato di emergenza al Governo, atteso da tempo. Ebbene, il 30 ottobre il Governo ha deliberato lo stato di emergenza, ma di fronte alla richiesta di ben 88 milioni di euro, ha riconosciuto solo 5,5 milioni: il 6 per cento di quanto richiesto.

Denuncio allora come stridano le parole del ministro Galletti, che proprio l'altro giorno, in occasione degli stati generali sul dissesto idrogeologico, diceva che nel nostro Paese, quindi senza fare differenze, non c'è la cultura e serve una rivoluzione culturale. Noi questo assunto lo rifiutiamo perché ci sono diversi tipi di territorio. Poi il ministro Galletti ha detto che le risorse ci sono e vanno spese subito e bene. Questo stride con il riconoscimento di queste briciole, un'elemosina (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*), che certamente non rappresentano un riscontro alle necessità dei territori lombardi. Questi 5,5 milioni di euro stridono ancora di più di fronte ai 47,8 miliardi di euro di residuo passivo che i lombardi regalano ogni anno allo Stato, ovverosia tasse che vengono versate e che non ritornano al loro territorio.

Voglio denunciare questa situazione; un conto sono le parole che si dicono, un conto sono i fatti. Francamente, noi della Lega Nord, che siamo accorti, non ci aspettavamo molto, anche perché il *premier* Renzi aveva annunciato 2 miliardi di euro il giorno dopo l'alluvione di Genova, ma nello sblocca Italia, sul Fondo per le emergenze nazionali, sono stati stanziati solo 50 milioni di euro per far fronte non solo alle necessità del Comune di Genova, ma anche ai diversi territori lombardi, piemontesi, toscani, del Friuli-Venezia Giulia e anche pugliesi. Quindi, esprimiamo profonda delusione perché questa risposta del Governo certamente non soddisfa i Comuni, i territori, le famiglie e le imprese lombarde. (*Applausi dal Gruppo LN-Aut*).

PRESIDENTE. Distinguendo, quindi, tra le valutazioni politiche, è importante e giusto osservare un minuto di silenzio per commemorare i morti di ieri sera. (*Il Presidente si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea, che osserva un minuto di silenzio*).

Mozioni, interpellanze e interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Le mozioni, interpellanze e interrogazioni pervenute alla Presidenza saranno pubblicate nell'allegato B al Resoconto della seduta odierna.

Ricordo che il Senato tornerà a riunirsi in seduta pubblica oggi, alle ore 16, con l'ordine del giorno già stampato e distribuito.

La seduta è tolta (*ore 12,55*).

Allegato A

MOZIONI

Mozioni sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territoriale della Sardegna

(1-00284) (19 giugno 2014)

Ritirata

URAS, CERVELLINI, DE PETRIS, BAROZZINO, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, STEFANO, ORELLANA, CASALETTO, GAMBARO, BATTISTA, BENCINI, MUSSINI, COTTI, BIGNAMI (*). –

Il Senato,
premessi che:

il trasporto aereo, per merci e persone, ha assunto da tempo in Italia una rilevanza assoluta nell'ambito dell'intero sistema dei trasporti interni e di collegamento internazionale; rilevanza destinata a crescere ulteriormente in relazione alle rotte e al numero dei vettori impiegati;

in questo quadro evolutivo le preoccupanti crisi aziendali di Alitalia-CAI e Meridiana, attualmente oggetto di procedure di riorganizzazione e ristrutturazione, che nel caso di Alitalia comportano anche un mutamento dell'assetto societario, suggeriscono una riflessione urgente e conseguenti iniziative di pianificazione del settore di medio e lungo termine;

tali crisi aziendali potrebbero avere conseguenze particolarmente negative anche sui diritti alla continuità territoriale aerea dei cittadini e delle imprese della Sardegna, con grave danno all'intera economia isolana, già fortemente provata dalla situazione di permanente depressione dell'economia regionale e nazionale;

Meridiana, secondo quanto dichiarato anche al competente Assessorato regionale per i trasporti, avrebbe quantificato un numero di esuberi strutturali importanti pari a circa 1.200-1.350 unità, un dato che in questa fase della vertenza, particolarmente difficile, crea tensione nei lavoratori e nelle organizzazioni sindacali;

gli esuberi sarebbero quantificati anche in concomitanza con un orientamento della compagnia a rinunciare all'attività di lungo raggio;

le organizzazioni sindacali nazionali e regionali sarde, confederali e autonome, lamentano la crescente difficoltà nelle trattative per l'individuazione dei percorsi di soluzione che rilancino la compagnia Meridiana, assicurando alti livelli di sicurezza e riducano al minimo gli effetti negativi dei processi di ristrutturazione;

gli stessi sindacati insistono sull'assenza nel trasporto aereo di regole certe, e per la Sardegna un sistema aeroportuale e della continuità territoriale confuso che avrebbe prodotto effetti negativi anche sulla questione Meridiana, che sarebbe aggravata anche dal continuo cambiamento di amministratori delegati e piani industriali, in un quadro di anomala presenza di compagnie aeree *low cost* che, secondo quanto denunciato dalle rappresentanze dei lavoratori, in Sardegna e in Italia, avrebbero una forte penetrazione agevolata da finanziamenti pubblici elargiti a vario titolo dai diversi gestori aeroportuali;

premesso inoltre che:

quest'anno nel trasporto aereo nazionale si rischia di arrivare a 14.000 persone in regime di ammortizzatori sociali, e per Meridiana i cassintegrati sarebbero stati determinati anche dalla mancata partecipazione della compagnia alla gara sulla continuità territoriale su Cagliari;

in particolare, per quanto riguarda l'Alitalia è prevista, nell'ambito della trattativa in corso, una ristrutturazione particolarmente pesante per le conseguenze occupazionali pari a 2.250 esuberi strutturali;

tale ristrutturazione, prevista all'interno di un organico piano industriale, per il quale sarebbe previsto un investimento di Etihad (l'attuale interlocutore) pari a 1,25 miliardi da qui al 2018;

il piano industriale sarebbe finalizzato allo sviluppo della compagnia tricolore, che dovrebbe tornare all'utile nel 2017 (*ebit* di 108 milioni e 3,6 miliardi di fatturato), con più rotte e destinazioni soprattutto di lungo raggio internazionale (con un incremento del 40 per cento in 4 anni), con la finalità di diventare in 5 anni uno dei principali vettori in ambito globale;

Meridiana avrebbe evidenziato che con 29 aeromobili e con un trasporto di circa 4 milioni di passeggeri, gli attuali 2.500 dipendenti sono considerati troppi dal proprio *management*, non solo in funzione di uno sviluppo della compagnia ma anche per la sua sopravvivenza sul mercato, tale da proporre una ristrutturazione aggressiva con il 50 per cento di esuberi;

gli orientamenti sul futuro di Alitalia, la cui gestione CAI avrebbe registrato 1,5 miliardi di perdite in 5 anni, e la pesante ristrutturazione di Meridiana giustificano le preoccupazioni espresse e la richiesta di un impegno del Governo finalizzato ad assicurare un'efficiente e adeguata gestione della continuità territoriale da e per la Sardegna, per residenti e non, tale da garantire il pieno rispetto dei principi di uguaglianza e pari trattamento riservato a tutti i cittadini italiani, quindi anche ai sardi, nel pieno rispetto anche delle vigenti normative in materia di libera circolazione di persone e merci in ambito europeo;

considerato che il diritto alla mobilità è il principio base della continuità territoriale che, se non garantita dall'accessibilità al necessario numero di voli e alla diversificazione delle rotte, con costi sostenibili, determinerebbe conseguenze pesanti nella vita delle persone e della comunità sarda dal punto di vista sociale ed economico,

impegna il Governo:

1) a riferire al Senato sullo stato delle vertenze, della riorganizzazione e ristrutturazione delle compagnie aeree Alitalia-CAI e Meridiana;

2) a definire una strategia di relazione con Alitalia e Meridiana, che consenta, in ambito di definizione delle politiche di trasporto in continuità territoriale da e per la Sardegna, di residenti e non residenti, anche di sostenere, compatibilmente con i necessari piani industriali di salvataggio delle compagnie, i più elevati livelli occupazionali;

3) a operare perché siano evitate, o comunque ridotte, le eventuali ricadute negative sullo stato dell'occupazione in Sardegna in relazione agli annunciati esuberi di Alitalia-CAI e Meridiana, pari a complessivi 3.700 unità circa;

4) a proporre in sede UE, al fine di ottenerne le eventuali necessarie approvazioni preventive, un programma di aiuti che assicurino l'applicazione di regimi tariffari per un adeguato numero di collegamenti aerei da e per la Sardegna, di breve e medio raggio, atti ad assicurare la libera circolazione di persone e merci.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta.

(1-00329) (04 novembre 2014)

V. testo 2

CROSIO, MUNERATO, CENTINAIO, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CANDIANI, COMAROLI, CONSIGLIO, DIVINA, STEFANI, STUCCHI, TOSATO, VOLPI. –

Il Senato,

premessi che:

tra i settori fortemente colpiti dalla perdurante crisi economica in atto senza dubbio rientra il trasporto aereo per merci e persone;

il rapporto annuale dell'Enac per il 2013, presentato in Senato lo scorso 9 giugno 2014, ha confermato il *trend* negativo del trasporto aereo in Italia, con una diminuzione del numero di passeggeri trasportati nel 2013 dell'1,7 per cento rispetto al 2012, pari a 143,5 milioni;

una flessione ancora più significativa, pari ad un calo del 5,6 per cento in un anno, si è registrata nel numero dei movimenti, con i quali le compagnie hanno razionalizzato il *load factor* dei propri voli, che indica la percentuale dei posti occupati rispetto a quelli disponibili sul velivolo; il cargo ha segnato un calo dello 0,3 per cento;

per gli aeroporti lombardi, Malpensa ha registrato un calo del 3 per cento, pari a 17.781.144 contro i 18.329.205 del 2012, mentre Linate ha perso il 2,1 per cento, pari a 8.983.694 contro i 9.175.619 del 2012;

Milano-Malpensa e Milano-Linate, si ricorda, sono state indicate nel primo rapporto annuale al Parlamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, dello scorso 16 luglio, rispettivamente, aeroporto strategico e aeroporto di interesse nazionale, per bacino di traffico; tuttavia lo stesso rapporto rileva che "l'andamento del trasporto aereo in Italia è stato condizio-

nato da una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici" nonché "da una peculiare flessione dei vettori tradizionali a favore dei vettori low cost e della crescente concorrenza dei treni ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese";

a risentire di questo contesto negativo sono ovviamente le compagnie aeree, in piena crisi aziendale con preoccupanti ripercussioni sui livelli occupazionali delle stesse nonché sui diritti alla continuità territoriale aerea dei cittadini e delle merci;

la compagnia aerea Meridiana, secondo quanto dichiarato anche al competente Assessorato regionale per i trasporti e confermato lo scorso 21 ottobre 2014 al tavolo presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, avrebbe quantificato un numero di esuberi strutturali considerevoli pari a circa 1.366 unità;

Meridiana avrebbe evidenziato che con 29 aeromobili e con un trasporto di circa 4 milioni di passeggeri, i 2.500 dipendenti attualmente in forza sarebbero considerati eccessivi dal proprio *management* per la sopravvivenza stessa della compagnia sul mercato, per cui propone una vemente ristrutturazione con il 50 per cento degli esuberi,

impegna il Governo:

1) a farsi garante di una soluzione che tenga conto della salvaguardia dei posti di lavoro, della dignità umana dei lavoratori coinvolti e delle rispettive famiglie;

2) a riferire in Senato sullo stato della vertenza Meridiana, con particolare riguardo al piano di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale ed al futuro occupazionale dei dipendenti interessati;

3) ad adottare tutte le possibili iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, a livello nazionale ed europeo, affinché forme di *deregulation* come quella attuata dalla compagnia di proprietà dell'Aga Khan (che ha acquistato la Air Italy per trasferirvi tutta la forza lavoro al solo scopo di risparmiare) siano condannate e vietate.

(1-00329) (testo 2) (13 novembre 2014)

Approvata

CROSIO, MUNERATO, CENTINAIO, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CANDIANI, COMAROLI, CONSIGLIO, DIVINA, STEFANI, STUCCHI, TOSATO, VOLPI. –

Il Senato,

premesso che:

tra i settori fortemente colpiti dalla perdurante crisi economica in atto senza dubbio rientra il trasporto aereo per merci e persone;

il rapporto annuale dell'Enac per il 2013, presentato in Senato lo scorso 9 giugno 2014, ha confermato il *trend* negativo del trasporto aereo in Italia, con una diminuzione del numero di passeggeri trasportati nel 2013 dell'1,7 per cento rispetto al 2012, pari a 143,5 milioni;

una flessione ancora più significativa, pari ad un calo del 5,6 per cento in un anno, si è registrata nel numero dei movimenti, con i quali le compagnie hanno razionalizzato il *load factor* dei propri voli, che indica la percentuale dei posti occupati rispetto a quelli disponibili sul velivolo; il cargo ha segnato un calo dello 0,3 per cento;

per gli aeroporti lombardi, Malpensa ha registrato un calo del 3 per cento, pari a 17.781.144 contro i 18.329.205 del 2012, mentre Linate ha perso il 2,1 per cento, pari a 8.983.694 contro i 9.175.619 del 2012;

Milano-Malpensa e Milano-Linate, si ricorda, sono state indicate nel primo rapporto annuale al Parlamento dell'Autorità di regolazione dei trasporti, dello scorso 16 luglio, rispettivamente, aeroporto strategico e aeroporto di interesse nazionale, per bacino di traffico; tuttavia lo stesso rapporto rileva che "l'andamento del trasporto aereo in Italia è stato condizionato da una forte esposizione ai fenomeni macroeconomici" nonché "da una peculiare flessione dei vettori tradizionali a favore dei vettori low cost e della crescente concorrenza dei treni ad alta velocità su alcune importanti rotte del Paese";

a risentire di questo contesto negativo sono ovviamente le compagnie aeree, in piena crisi aziendale con preoccupanti ripercussioni sui livelli occupazionali delle stesse nonché sui diritti alla continuità territoriale aerea dei cittadini e delle merci;

la compagnia aerea Meridiana, secondo quanto dichiarato anche al competente Assessorato regionale per i trasporti e confermato lo scorso 21 ottobre 2014 al tavolo presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, avrebbe quantificato un numero di esuberi strutturali considerevoli pari a circa 1.366 unità;

Meridiana avrebbe evidenziato che con 29 aeromobili e con un trasporto di circa 4 milioni di passeggeri, i 2.500 dipendenti attualmente in forza sarebbero considerati eccessivi dal proprio *management* per la sopravvivenza stessa della compagnia sul mercato, per cui propone una veemente ristrutturazione con il 50 per cento degli esuberi,

impegna il Governo:

1) a farsi garante di una soluzione che tenga conto della salvaguardia dei posti di lavoro, della dignità umana dei lavoratori coinvolti e delle rispettive famiglie;

2) a riferire in Senato sullo stato della vertenza Meridiana, con particolare riguardo al piano di ristrutturazione e riorganizzazione aziendale ed al futuro occupazionale dei dipendenti interessati;

3) ad adottare tutte le possibili iniziative, nell'ambito delle proprie competenze, a livello nazionale ed europeo, affinché siano evitate forme di *deregulation*.

(1-00337) (11 novembre 2014)

V. testo 2

SERRA, CIOFFI, CATALFO, SCIBONA, PUGLIA, CIAMPOLILLO, PAGLINI, MONTEVECCHI, MORONESE, DONNO, LEZZI, BERTOROTTA, SANTANGELO, MANGILI, MORRA, CASTALDI. –

Il Senato,

premessi che:

i dati contenuti nel rapporto dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) relativo all'anno 2013 hanno messo in evidenza che il contesto di forte crisi economica globale continua a produrre effetti rilevanti anche sul trasporto aereo, che riveste una rilevanza strategica nell'ambito del sistema dei trasporti, sotto il profilo dei collegamenti sia interni che internazionali. L'intera industria del trasporto aereo è in crisi. Le vicende che hanno portato la vecchia compagnia di bandiera ad un mutamento dell'assetto societario e le conseguenti procedure di riassetto e di riorganizzazione di Alitalia-CAI suggeriscono una riflessione urgente, anche alla luce della nuova crisi che sta investendo il gruppo Meridiana;

da diversi anni il gruppo Meridiana è interessato da una profonda crisi aziendale, che ha indotto i vertici societari a ricorrere all'istituto della cassa integrazione per migliaia di dipendenti (1.350 Meridiana fly, 180 Air Italy e 170 Meridiana maintenance). Al fine di garantire la ripresa dell'azienda, nell'autunno 2011, il gruppo ha acquisito il vettore Air Italy, integrandolo nel proprio ramo aziendale. Il nuovo assetto societario avrebbe dovuto rendere maggiormente competitiva ed efficiente la compagnia, creando al tempo stesso i presupposti per il risanamento aziendale. A 3 anni di distanza, quella che doveva essere un'operazione di salvataggio dell'azienda si configura invece come una vera e propria operazione di *dumping*;

se, da una parte, è stato avviato il progressivo spostamento delle attività di volo dalla compagnia Meridiana fly a quella Air Italy, con la parziale dismissione degli aeromobili in quota Meridiana fly e la conseguente acquisizione di nuovi aeromobili in quota Air Italy, dall'altra, è stato perseguito, come unico obiettivo, quello dell'abbattimento dei costi del personale, tenuto conto che Air Italy ricorre a forme contrattuali meno onerose. Già a partire dal 2012, un numero sempre crescente di voli con numero identificativo IG (Meridiana fly) sono stati programmati e operati da aeromobili e personale della società Air Italy;

con una comunicazione del 25 novembre 2013, l'amministratore delegato del gruppo Meridiana ha prospettato ai dipendenti del ramo aziendale Meridiana fly la possibilità di cessare il rapporto di lavoro per essere assunti da Air Italy, con condizioni imposte dall'azienda che prevedevano un contratto di lavoro meno oneroso per il vettore e negoziato solo con alcune organizzazioni sindacali (UIL, AMPAV, AMPAC). I lavoratori attualmente in cassa integrazione verranno messi in mobilità a partire dalla

primavera 2015, periodo in cui verrà meno la copertura degli ammortizzatori sociali. I dipendenti Meridiana fly si trovano, quindi, a dover scegliere tra il licenziamento o l'assunzione presso il secondo vettore del medesimo gruppo, ma a condizioni contrattuali peggiori;

il gruppo Meridiana, secondo quanto dichiarato anche all'Assessorato per i trasporti della Regione Sardegna, avrebbe quantificato gli esuberi strutturali importanti in un numero pari a circa 1.200-1.350 unità, mostrando un dato decisamente drammatico per quanto riguarda i lavoratori della Sardegna;

considerato che:

la Regione Sardegna è stata costretta a bloccare la procedura di assegnazione di 6 collegamenti fra gli scali sardi e gli aeroporti della penisola. Il blocco della cosiddetta continuità territoriale minore (Ct2), ossia quella verso gli aeroporti diversi da Roma e Milano, è conseguente alla decisione dell'Unione europea di aprire una procedura d'infrazione a seguito di denunce di compagnie *low cost*, come Ryanair, e proprio della stessa Meridiana, che finora ha garantito alcune di quelle stesse rotte;

è evidente che concentrare risorse sulle compagnie *low cost* non garantisce un'effettiva continuità territoriale. I voli *low cost* sono un importante completamento dell'offerta di trasporto, ma solo i voli di linea possono garantire una vera continuità aerea con la penisola;

garantire il diritto di ogni cittadino alla mobilità è espressamente riconosciuto nel nostro ordinamento dall'art. 16 della Costituzione. La continuità territoriale, intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea;

ai sensi dell'art. 119, quinto comma, della Costituzione, per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni, lo Stato destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni;

tenuto conto della specificità dell'insularità quale condizione aggravante il divario di sviluppo economico, il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 26 novembre 2010, recante "Disposizioni in materia di perequazione infrastrutturale, ai sensi dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42", è diretto a disciplinare in sede di prima applicazione, ai sensi dell'art. 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, la ricognizione degli interventi infrastrutturali, propedeutica alla perequazione infrastrutturale, riguardanti, tra gli altri interventi, il collegamento con le isole;

il regime che regola attualmente la continuità territoriale della Sardegna risulta evidentemente inadeguato rispetto alla necessità di pervenire ad un modello di continuità territoriale intesa come fattore di riequilibrio di condizioni permanenti di svantaggio derivanti dall'insularità, nonché di garanzia del diritto alla mobilità per i territori svantaggiati, tenendo conto di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, e, del relativo decreto ministeriale attuativo citato;

la preoccupante ristrutturazione che sta interessando il gruppo Meridiana necessita di un intervento del Governo finalizzato ad assicurare un'efficiente e adeguata gestione della continuità territoriale da e per la Sardegna che garantisca il pieno rispetto dei principi di uguaglianza e pari trattamento riservato a tutti i cittadini italiani;

il diritto alla mobilità è il principio base della continuità territoriale che, se non garantita dall'accessibilità al necessario numero di voli e alla diversificazione delle rotte, determina conseguenze pesanti nella vita dei singoli e in quella dell'intera comunità sarda, dal punto di vista sia sociale che economico,

impegna il Governo:

1) a riferire al Senato sullo stato della vertenza e del piano di ristrutturazione della compagnia aerea Meridiana;

2) a definire politiche di trasporto che garantiscano, compatibilmente con quanto previsto dall'ordinamento comunitario, un modello di continuità territoriale capace di riequilibrare le condizioni permanenti di svantaggio, derivanti dall'insularità, a cui sono costretti i cittadini residenti, ed in particolare gli studenti universitari fuori sede, della Sardegna;

3) a porre in essere ogni opportuna iniziativa volta a risolvere tutte le problematiche relative alla crisi della Meridiana, con particolare riferimento al contenimento del numero degli esuberanti annunciati, pari a 1.600 unità, e al mantenimento dei più elevati livelli occupazionali;

4) ad adottare misure volte ad impedire il ripetersi di operazioni quali quella verificatasi tra Meridiana fly e Air Italy, al fine di evitare che i lavoratori si trovino costretti ad accettare contrattazioni al ribasso per non essere licenziati;

5) ad adottare misure volte a ridurre lo svantaggio derivante dall'insularità che rende il costo dei trasporti per e dalla Sardegna, sia per i cittadini che per le merci, sia aereo che marittimo, di gran lunga più caro rispetto a quello della penisola e del resto d'Europa, penalizzando così non solo i cittadini sardi, residenti ed emigrati, ma tutti i cittadini europei;

6) a promuovere nelle opportune sedi comunitarie iniziative per favorire la definizione di un regime tariffario agevolato per i collegamenti aerei da e per la Sardegna, di breve e medio raggio, che garantisca la libera circolazione di persone e merci.

(1-00337) (testo 2) (13 novembre 2014)

Votata per parti separate. Approvata la parte evidenziata in neretto; respinta la restante parte.

SERRA, CIOFFI, CATALFO, SCIBONA, PUGLIA, CIAMPOLILLO, PAGLINI, MONTEVECCHI, MORONESE, DONNO, LEZZI, BERTOROTTA, SANTANGELO, MANGILI, MORRA, CASTALDI. -

Il Senato,

premessò che:

i dati contenuti nel rapporto dell'Ente nazionale dell'aviazione civile (ENAC) relativo all'anno 2013 hanno messo in evidenza che il contesto di forte crisi economica globale continua a produrre effetti rilevanti anche sul trasporto aereo, che riveste una rilevanza strategica nell'ambito del sistema dei trasporti, sotto il profilo dei collegamenti sia interni che internazionali. L'intera industria del trasporto aereo è in crisi. Le vicende che hanno portato la vecchia compagnia di bandiera ad un mutamento dell'assetto societario e le conseguenti procedure di riassetto e di riorganizzazione di Alitalia-CAI suggeriscono una riflessione urgente, anche alla luce della nuova crisi che sta investendo il gruppo Meridiana;

da diversi anni il gruppo Meridiana è interessato da una profonda crisi aziendale, che ha indotto i vertici societari a ricorrere all'istituto della cassa integrazione per migliaia di dipendenti (1.350 Meridiana fly, 180 Air Italy e 170 Meridiana maintenance). Al fine di garantire la ripresa dell'azienda, nell'autunno 2011, il gruppo ha acquisito il vettore Air Italy, integrandolo nel proprio ramo aziendale. Il nuovo assetto societario avrebbe dovuto rendere maggiormente competitiva ed efficiente la compagnia, creando al tempo stesso i presupposti per il risanamento aziendale. A 3 anni di distanza, quella che doveva essere un'operazione di salvataggio dell'azienda si configura invece come una vera e propria operazione di *dumping*;

se, da una parte, è stato avviato il progressivo spostamento delle attività di volo dalla compagnia Meridiana fly a quella Air Italy, con la parziale dismissione degli aeromobili in quota Meridiana fly e la conseguente acquisizione di nuovi aeromobili in quota Air Italy, dall'altra, è stato perseguito, come unico obiettivo, quello dell'abbattimento dei costi del personale, tenuto conto che Air Italy ricorre a forme contrattuali meno onerose. Già a partire dal 2012, un numero sempre crescente di voli con numero identificativo IG (Meridiana fly) sono stati programmati e operati da aeromobili e personale della società Air Italy;

con una comunicazione del 25 novembre 2013, l'amministratore delegato del gruppo Meridiana ha prospettato ai dipendenti del ramo aziendale Meridiana fly la possibilità di cessare il rapporto di lavoro per essere assunti da Air Italy, con condizioni imposte dall'azienda che prevedevano un contratto di lavoro meno oneroso per il vettore e negoziato solo con alcune organizzazioni sindacali (UIL, AM-

PAV, AMPAC). I lavoratori attualmente in cassa integrazione verranno messi in mobilità a partire dalla primavera 2015, periodo in cui verrà meno la copertura degli ammortizzatori sociali. I dipendenti Meridiana fly si trovano, quindi, a dover scegliere tra il licenziamento o l'assunzione presso il secondo vettore del medesimo gruppo, ma a condizioni contrattuali peggiori;

il gruppo Meridiana, secondo quanto dichiarato anche all'Assessorato per i trasporti della Regione Sardegna, avrebbe quantificato gli esuberi strutturali importanti in un numero pari a circa 1.200-1.350 unità, mostrando un dato decisamente drammatico per quanto riguarda i lavoratori della Sardegna;

considerato che:

la Regione Sardegna è stata costretta a bloccare la procedura di assegnazione di 6 collegamenti fra gli scali sardi e gli aeroporti della penisola. Il blocco della cosiddetta continuità territoriale minore (Ct2), ossia quella verso gli aeroporti diversi da Roma e Milano, è conseguente alla decisione dell'Unione europea di aprire una procedura d'infrazione a seguito di denunce di compagnie *low cost*, come Ryanair, e proprio della stessa Meridiana, che finora ha garantito alcune di quelle stesse rotte;

è evidente che concentrare risorse sulle compagnie *low cost* non garantisce un'effettiva continuità territoriale. I voli *low cost* sono un importante completamento dell'offerta di trasporto, ma solo i voli di linea possono garantire una vera continuità aerea con la penisola;

garantire il diritto di ogni cittadino alla mobilità è espressamente riconosciuto nel nostro ordinamento dall'art. 16 della Costituzione. La continuità territoriale, intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti, si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea;

ai sensi dell'art. 119, quinto comma, della Costituzione, per promuovere lo sviluppo economico, la coesione e la solidarietà sociale, per rimuovere gli squilibri economici e sociali, per favorire l'effettivo esercizio dei diritti della persona, o per provvedere a scopi diversi dal normale esercizio delle loro funzioni, lo Stato destina risorse aggiuntive ed effettua interventi speciali in favore di determinati Comuni, Province, Città metropolitane e Regioni;

tenuto conto della specificità dell'insularità quale condizione aggravante il divario di sviluppo economico, il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 26 novembre 2010, recante "Disposizioni in materia di perequazione infrastrutturale, ai sensi dell'articolo 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42", è diretto a disciplinare in sede di prima applicazione, ai sensi dell'art. 22 della legge 5 maggio 2009, n. 42, la ricognizione degli interventi infrastrutturali, propedeutica alla perequazione infrastrutturale, riguardanti, tra gli altri interventi, il collegamento con le isole;

il regime che regola attualmente la continuità territoriale della Sardegna risulta evidentemente inadeguato rispetto alla necessità di pervenire ad un modello di continuità territoriale intesa come fattore di riequilibrio di condizioni permanenti di svantaggio derivanti dall'insularità, nonché di garanzia del diritto alla mobilità per i territori svantaggiati, tenendo conto di quanto previsto dalla legge 5 maggio 2009, n. 42, e, del relativo decreto ministeriale attuativo citato;

la preoccupante ristrutturazione che sta interessando il gruppo Meridiana necessita di un intervento del Governo finalizzato ad assicurare un'efficiente e adeguata gestione della continuità territoriale da e per la Sardegna che garantisca il pieno rispetto dei principi di uguaglianza e pari trattamento riservato a tutti i cittadini italiani;

il diritto alla mobilità è il principio base della continuità territoriale che, se non garantita dall'accessibilità al necessario numero di voli e alla diversificazione delle rotte, determina conseguenze pesanti nella vita dei singoli e in quella dell'intera comunità sarda, dal punto di vista sia sociale che economico,

impegna il Governo:

1) a riferire al Senato sullo stato della vertenza e del piano di ristrutturazione della compagnia aerea Meridiana;

2) a definire politiche di trasporto che garantiscano, compatibilmente con quanto previsto dall'ordinamento comunitario, un modello di continuità territoriale capace di riequilibrare le condizioni permanenti di svantaggio, derivanti dall'insularità, a cui sono costretti i cittadini residenti, ed in particolare gli studenti universitari fuori sede, della Sardegna;

3) ad operare perché siano individuati, d'intesa con la Regione Sardegna, tutti gli strumenti utili ad evitare, o comunque ridurre, le eventuali ricadute negative sullo stato dell'occupazione in Sardegna in relazione agli annunciati esuberi di Meridiana;

4) ad adottare misure volte ad impedire il ripetersi di operazioni quali quella verificatasi tra Meridiana fly e Air Italy, al fine di evitare che i lavoratori si trovino costretti ad accettare contrattazioni al ribasso per non essere licenziati;

5) ad adottare d'intesa con la Regione Sardegna un'adeguata strategia che consenta l'adozione di politiche di trasporto di continuità territoriale tali da consentire la massima accessibilità ai territori della Regione;

6) a proporre in sede UE, d'intesa con la Regione Sardegna, un programma di misure compatibili con la normativa europea, al fine di garantire regimi tariffari per un adeguato numero di collegamenti aerei da e per la Sardegna di breve e medio raggio, atti ad assicurare la libera circolazione di persone e merci.

(1-00340) (testo 2) (12 novembre 2014)

Ritirata

FLORIS, SCOMA, MINZOLINI, BONFRISCO, PELINO, GASPARRI, BERNINI, CARRARO, D'AMBROSIO LETTIERI, LIUZZI. –

Il Senato,

premesso che:

il settore dei trasporti rappresenta un comparto fondamentale per la vita dei cittadini e per il ciclo economico del Paese;

il diritto alla mobilità è sancito all'articolo 16 della Costituzione;

gli Stati membri in materia di politiche infrastrutturali promuovono strategie di coesione mirate a ripianare la disparità tra le regioni e ridurre le diseconomie derivanti dalla condizione di svantaggio legate all'insularità;

la continuità territoriale, sostenuta in sede europea, ha l'obiettivo di garantire i servizi di trasporto ai cittadini residenti nelle isole per assicurare l'uguaglianza sostanziale degli individui, indipendentemente dalla loro dislocazione geografica;

la seconda compagnia aerea del nostro Paese, la Meridiana SpA, sta attraversando la fase più difficile con una crisi senza precedenti. L'azienda, nata nel 1963 a Olbia e di proprietà del fondo Akfed, è stata ciclicamente salvata da continue iniezioni di capitale. Nel 2006, la compagnia ha prima assorbito Eurofly con annesse perdite e poi Air Italy, rivelaesi entrambe acquisizioni fallimentari che hanno dato vita a una flessione negativa patrimoniale, a fine dell'anno suddetto, di 200 milioni di euro;

il gruppo, a partire dal 2007, ha inoltre registrato margini lordi negativi con una contrazione debitoria di 300 milioni negli ultimi 7 anni;

Meridiana è un vettore infrastrutturale strategico per garantire la viabilità aerea da e per la Sardegna;

sulla base dei dati negativi esposti, Meridiana, Governo e sindacati, nel 2011, hanno concluso un accordo per concedere la cassa integrazione guadagni straordinaria, a zero ore, su base volontaria. Oggi, soltanto 3 anni dopo, si profila la procedura di mobilità per 1.366 impiegati;

il costo del lavoro è sicuramente una componente rilevante del bilancio in rosso, ma ci sono anche dei punti deboli non superati della compagnia aerea. Tra i nodi in questione, un organico sovradimensionato che deve mantenere una flotta considerevole e, in parte, obsoleta. La compagnia utilizza aeromobili acquistati negli anni '80, 10 Md-82, che la maggior parte delle compagnie moderne non utilizza o sta dismettendo. Al contempo, gli aeromobili più moderni, tra cui gli Airbus 320, i Boeing 737 e 767 sono in affitto, per cui hanno un costo anche se restano fermi;

il piano industriale non sembra essere adatto a garantire la crescita dell'azienda con l'inversione di marcia del *trend* negativo che conferma purtroppo il segno meno davanti ai numeri della compagnia: Meridiana non riesce a battere la concorrenza dei vettori *low cost*;

l'eccesso di personale è in parte legato ad una serie di contenziosi legali che hanno comportato assunzioni obbligatorie, imposte dall'autorità giudiziaria. Infatti alcuni dipendenti sono stati assunti con i contratti delle aziende di provenienza, risalenti ai primi anni Duemila. Erano contratti a tempo determinato e in massima parte di carattere stagionale, soprattutto per il personale proveniente da Eurofly. Oltre 500 lavoratori, assunti inizialmente per 2 o 3 stagioni, hanno impugnato il contratto originario e preteso, in alcuni casi, il reintegro e, in altri, un risarcimento pecuniario. Ciò ha determinato, per la società, una sovrabbondanza di personale e l'obbligo di risarcimento delle controparti;

considerato che:

gli incontri che si succedono in queste ultime settimane tra Meridiana, Governo e sindacati (Cgil, Cisl, Uil, Apm e Usb) sono volti a trovare una soluzione condivisa che tenga conto delle esigenze di rilancio aziendale della compagnia ma anche dei posti di lavoro;

i rappresentanti delle maggiori sigle hanno messo sul tavolo 3 punti principali: in primo luogo, la fusione di un'azienda unica tra Air Italy e Meridiana; in secondo luogo, la creazione di una lista di dipendenti unica; infine, l'applicazione del contratto nazionale di lavoro;

il Governo, da parte sua, si muove su 3 linee guida: la prima riguarda gli incentivi alla mobilità volontaria e al pensionamento da parte dell'azienda e delle Regioni; la seconda inerisce alla possibilità di riassorbimento di parte del personale in Air Italy; la terza concerne il tentativo di ridurre gli esuberi con ENAC e Regioni;

Meridiana ha presentato, il 27 ottobre 2014, un documento in cui è centrale la decisione di aprire la procedura di mobilità per il personale in esubero, al fine di avere tempi certi e portare avanti il piano di ristrutturazione aziendale;

tenuto conto che è preminente garantire la continuità territoriale della Sardegna, intesa come capacità di offrire un servizio di trasporto che non penalizzi i cittadini residenti e non nel territorio sardo, oltre a salvaguardare la professionalità del personale impegnato nel rilancio della Meridiana,

impegna il Governo:

- 1) a garantire la continuità territoriale della Regione Sardegna;
- 2) a porre in essere ogni azione utile a garantire i lavoratori di Meridiana, anche in considerazione dell'emergenza occupazionale che investe l'isola;
- 3) a partecipare, in maniera più compiuta, con gli attori coinvolti alle trattative al fine di trovare soluzioni di sostenibilità economica duratura per la compagnia;
- 4) a contribuire alla stesura di un piano industriale coerente e strategico con le esigenze dell'azienda anche attraverso azioni in grado di minimizzare gli effetti negativi della ristrutturazione aziendale.

(1-00342) (11 novembre 2014)

Ritirata

LAI, ZANDA, FILIPPI, CUCCA, ANGIONI, MANCONI, IDEM, CALEO, BROGLIA, BORIOLI, CORSINI, SONEGO, PEGORER, SANGALLI. –

Il Senato,
premessò che:

Meridiana è una compagnia aerea italiana a capitale interamente privato con sede ad Olbia. La compagnia fu fondata con il nome Alisarda nel 1963 da Karim Aga Khan, con l'intento di promuovere il turismo in Sardegna;

la compagnia aerea Meridiana, con il passare degli anni, è divenuta un importante vettore di linea con un *network* nazionale ed europeo articolato, per lo più rivolto a collegare i principali aeroporti italiani con le 2 isole maggiori Sardegna e Sicilia;

alla fine di febbraio 2010, a seguito della fusione di Meridiana con Eurofly, compagnia specializzata nel servizio *charter* verso destinazioni vacanza di lungo raggio, è nata Meridiana Fly, il secondo vettore di trasporto aereo in Italia;

nell'ottobre 2011 Meridiana Fly ha acquisito totalmente la proprietà di Air Italy, vettore italiano a vocazione *charter* potenziando ulteriormente l'offerta di voli e rafforzando la propria posizione nel mercato del trasporto aereo nazionale;

nel gennaio 2013 AKFED, (Fondo Aga Khan per lo sviluppo) azionista di Meridiana, ha nominato l'ingegner Roberto Scaramella nuovo amministratore delegato della Compagnia e a partire da marzo 2013, a seguito di un'operazione di *rebranding*, la compagnia aerea ha di nuovo assunto la denominazione di Meridiana SpA;

rilevato che:

Meridiana SpA è attualmente il secondo vettore di trasporto aereo italiano, con una flotta complessiva di 27 aeromobili composta da 10 McDonnell Douglas MD82, 5 Airbus A320, 3 Boeing 737-700, 2 Boeing 737-300, 1 Boeing 767-200, 2 Boeing 767-300, 4 Boeing 737-800;

gli aeroporti di Olbia - Costa Smeralda, Cagliari, Napoli, Verona, Milano e Roma sono gli scali di riferimento sul territorio nazionale da cui partono voli di linea di corto, medio o lungo raggio, da cui è possibile raggiungere i principali aeroporti italiani e del Mediterraneo, oltre a importanti scali internazionali quali il Brasile, le Maldive, le Mauritius, il Kenya, Zanzibar, Santo Domingo;

secondo gli ultimi dati, la compagnia aerea trasporta annualmente oltre 4 milioni di passeggeri in Italia e all'estero, di cui 1,5 milioni da e per la Sardegna;

nel 2013 il numero medio dei dipendenti del gruppo Meridiana era pari a 1.694 addetti di cui 1.011 personale di terra e 683 personale di volo, con una riduzione complessiva di 403 unità rispetto al 2012 mediante utilizzo della procedura CIGS (cassa integrazione guadagni straordinaria);

constatato che:

la relazione finanziaria annuale al 31 dicembre 2013 ha evidenziato la situazione di crisi in cui versa Meridiana, in parte determinata dall'andamento negativo del mercato e del settore del trasporto aereo, dalla crescita dei costi del carburante e dalla perdita di una consistente quota di mercato dovuta alla crisi in Egitto;

il bilancio consolidato 2013 ha registrato una consistente caduta dei ricavi che sono passati da 668,8 milioni di euro del 2012 a 529,4 milioni di euro nel 2013, con una tendenza in perdita che sembra confermarsi anche nel 2014;

l'EBITDA presenta un saldo negativo di 46,7 milioni di euro, mentre il risultato operativo consolidato, l'EBIT, è positivo per 11,5 milioni di euro in raffronto a un saldo negativo di 138 milioni di euro;

la perdita netta del gruppo è pari a 6,3 milioni di euro contro una perdita netta di 161,4 milioni di euro nel 2012 *pro forma*. Per quanto riguarda la sola compagnia aerea Meridiana si registra una perdita netta di 155 milioni di euro contro una perdita netta di 87,6 milioni di euro nel bilancio separato 2012;

al 31 dicembre 2013, il gruppo Meridiana presenta una situazione di *deficit* patrimoniale pari a 200 milioni di euro contro un *deficit* di 233,3 milioni di euro al 31 dicembre 2012. Alla medesima data del 31 dicembre 2013 anche la capogruppo Meridiana SpA presenta una situazione di *deficit* patrimoniale pari a 148,8 milioni di euro rispetto ad un patrimonio netto negativo pari a 35,2 milioni di euro al 31 dicembre 2012;

la posizione finanziaria netta consolidata a fine esercizio è negativa per 339,9 milioni di euro rispetto all'indebitamento finanziario netto di 162,1 milioni di euro del bilancio consolidato 2012. L'incremento è in larga misura derivante da nuovi finanziamenti del socio AKFED. Al 31 dicembre 2013 i debiti finanziari verso AKFED sono pari a 245,4 milioni di euro;

la crisi aziendale emerge chiaramente dalle cifre di bilancio, che denunciano gravi errori di gestione e che sono state determinate da un avvicinarsi ben 6 amministratori delegati nel corso degli ultimi 10 anni;

osservato che:

nel 2013 il numero medio dei dipendenti del gruppo Meridiana era pari a 1.694 addetti di cui 1.011 personale di terra e 683 personale di volo, con una riduzione complessiva di 403 unità rispetto al 2012 mediante utilizzo della procedura CIGS;

nel corso del 2014 la situazione di crisi di Meridiana SpA si è ulteriormente aggravata, spingendo i vertici della società ad annunciare, lo scorso 15 settembre, un piano di ristrutturazione che prevede la messa in mobilità di 1.634 dipendenti, «in esubero strutturale», di cui 1.478 dipendenti del settore del trasporto aereo (262 piloti, 896 assistenti di volo e 320 dipendenti personale di terra) e 156 dipendenti di Meridiana *maintenance*, che cura i servizi di manutenzione; nel contempo, è stata avviata la sostituzione della flotta che prevede l'acquisto di 20 aerei *Boeing* entro la fine del 2015;

di fatto i numeri del piano di ristrutturazione prefigurano un sostanziale ridimensionamento della seconda compagnia di trasporto aereo nazionale, il cui futuro si prospetta del tutto incerto e senza obiettivi industriali credibili;

il 17 ottobre 2014 è stato convocato presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali il tavolo sugli oltre 1.600 esuberanti della compagnia aerea Meridiana, con la partecipazione del Ministro del lavoro e delle politiche sociali e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dei rappresentanti delle Regioni Lombardia, Veneto e Sardegna, dei vertici dell'azienda e di 9 associazioni sindacali;

a seguito di tale incontro si sono succeduti vari incontri fra la società e i sindacati che, tuttavia, non sembrano indirizzarsi verso una soluzione condivisa della vicenda;

il presidente di Meridiana, Marco Rigotti, ha recentemente confermato che la società intende rispettare i termini di negoziato con i sindacati previsti dalla normativa: i primi 45 giorni di negoziato termineranno il 10 dicembre 2014, ovvero venti giorni prima del 31 dicembre, data ultima per utilizzare il massimo degli ammortizzatori sociali: 4 anni per gli *under 40*, 5 anni per chi ha tra i 40 e i 50 anni, 6 anni per gli *over 50*;

i sindacati hanno recentemente proposto una procedura separata per i lavoratori pensionabili e per i volontari e un'altra per tutto il resto del personale, allo scopo di prolungare la trattativa per altri 6 mesi in modo da trovare un'intesa sull'estensione di altri 2 anni della cassa integrazione, che scadrà nel giugno del 2015. Ma l'azienda non ha accettato confermando che la procedura resterà unica;

tenuto conto che:

la crisi di Meridiana, unitamente alla situazione di Alitalia e alla crisi delle compagnie che garantivano i collegamenti via mare, rischia di avere ripercussioni particolarmente gravi per la continuità territoriale e la mobilità dei cittadini da e verso la Sardegna, che attualmente si trova, di fatto, priva di alternative modali da e per il continente;

sulla base del piano di ristrutturazione proposto da Meridiana si annunciano gravissime conseguenze per l'occupazione e per l'indotto, con ripercussioni accentuate nella Regione Sardegna, e come è stato più volte sottolineato dai sindacati, «si tratta della crisi aziendale più grave dell'intera storia dell'isola»; dei 1.650 lavoratori in mobilità più di 850 sono sardi;

una conclusione in questo senso della vertenza in corso rappresenterebbe un grave danno occupazionale per una regione come la Sardegna, già fortemente colpita dalla crisi economica, dalla deindustrializzazione e da tassi di disoccupazione elevatissimi, e rivelerebbe una linea di ristrutturazione dell'azienda priva di responsabilità nei confronti del territorio ove ha sede ed esclusivamente incentrata sulla riduzione dei costi del personale;

tutto ciò nonostante le ingenti risorse della regione Sardegna impegnate nel trasporto aereo a beneficio del vettore che ha da tempo spostato i voli da e per l'isola sulla controllata (al 100 per cento) Air Italy, con

base a Malpensa e marchio Meridiana; la procedura di mobilità annunciata dal gruppo esclude dai licenziamenti il personale con sede in Lombardia di Air Italy,

impegna il Governo:

1) a monitorare lo stato delle trattative in corso fra Meridiana e i sindacati e ad adottare ogni iniziativa volta a favorire una conclusione positiva della vertenza;

2) a verificare con Meridiana SpA la fattibilità del piano di ristrutturazione e di riorganizzazione predisposto e se questo sia effettivamente in grado di garantire la continuità operativa della compagnia di trasporto aereo nel breve e nel medio lungo periodo;

3) a verificare ogni possibile iniziativa volta ad evitare il ricorso massiccio alla CIGS per il personale della compagnia di trasporto aereo Meridiana nelle dimensioni prospettate dal piano di ristrutturazione e riorganizzazione, che oltre a rappresentare un significativo ridimensionamento degli attuali livelli occupazionali, in particolare nella regione Sardegna, costituisce anche una perdita di lavoratori altamente specializzati;

4) a valutare la possibilità che la compagnia di trasporto aereo Meridiana diventi parte del progetto Alitalia-Etihad e ad avviare contatti con le parti per verificare la fattibilità dell'operazione;

5) ad assumere tutte le iniziative necessarie finalizzate ad incrementare i servizi di collegamento da e per la Sardegna in regime la continuità territoriale, garantendo una effettiva e concreta mobilità tra la Sardegna e il continente, concordando in sede comunitaria eventuali misure straordinarie di sostegno per i vettori che intendano impegnarsi ad assicurare la libera circolazione delle merci e delle persone tra la Sardegna, l'Italia e il resto dell'Unione europea.

ORDINE DEL GIORNO

G1

LAI, FLORIS, URAS, ZANDA, FILIPPI, CUCCA, ANGIONI, MANCONI, IDEM, CALEO, BROGLIA, BORIOLI, CORSINI, SONEGO, PEGORER, SANGALLI, SCOMA, MINZOLINI, BONFRISCO, PELINO, GASPARRI, BERNINI, CARRARO, D'AMBROSIO LETTIERI, LIUZZI, CERVELLINI, DE PETRIS, BAROZZINO, DE CRISTOFARO, PETRAGLIA, STEFANO, ORELLANA, CASALETTO, GAMBARO, BATTISTA, BENCINI, MUSSINI, BIGNAMI

Approvato

Il Senato,

in sede di esame delle mozioni sulla crisi di Meridiana e sulla continuità territoriale della Sardegna;

richiamate e fatte proprie integralmente le premesse delle mozioni 1-00284, 1-00340 (testo 2) e 1-00342,

impegna il Governo:

1) a riferire al Senato sullo stato delle vertenze delle compagnie aeree che operano in continuità territoriale e a monitorare lo stato delle trattative in corso tra Meridiana e sindacati e istituzioni locali, adottando ogni iniziativa volta a favorire una conclusione positiva della vertenza;

2) a verificare, d'intesa con la Regione sarda ogni possibile iniziativa volta ad evitare il ricorso massiccio alla cassa integrazione guadagni straordinaria (CIGS) per il personale della compagnia di trasporto aereo Meridiana nelle dimensioni prospettate dalla proprietà che, oltre a rappresentare un significativo ridimensionamento degli attuali livelli occupazionali, costituisce anche una perdita di lavoratori altamente specializzati;

3) a verificare la compatibilità e la coerenza del piano industriale di Meridiana con il piano generale del trasporto aereo;

4) a definire una adeguata strategia con la Regione sarda che consenta l'adozione di politiche di trasporto aereo di continuità territoriale da e per la Sardegna di residenti e non residenti, tale da consentire la massima accessibilità ai territori della Regione e la salvaguardia dei livelli occupazionali;

5) a proporre in sede di Unione Europea, d'intesa con la Regione sarda, un programma di misure compatibili con la normativa europea al fine di garantire regimi tariffari per un adeguato numero di collegamenti aerei da e per la Sardegna di breve e medio raggio, atti ad assicurare la libera circolazione di persone e merci.

Allegato B

Dichiarazione di voto del senatore Mancuso sulle mozioni 1-00284, 1-00329, 1-00337, 1-00340 (testo 2) e 1-00342

La crisi di Meridiana si innesta nella più ampia e generale crisi economica che ha colpito il nostro Paese e le economie più avanzate. Il perdurare di questa situazione si è poi riverberata progressivamente nei vari settori della nostra economia, colpendo quindi anche il comparto del trasporto aereo.

È in questa ottica che bisogna osservare, ed anche affrontare, la crisi di Meridiana che, nata in un contesto economico completamente differente, era il 1963, adesso subisce il pesante contraccolpo di una recessione che si sta dimostrando più grave e virulenta rispetto a quella del 1929.

Ogni giorno osserviamo e siamo costretti a constatare un tessuto industriale ed imprenditoriale sempre più in difficoltà. Aziende che chiudono, imprese che sono costrette a mettere in atto piani di riorganizzazione, oppure in casi più gravi a forme di pesante contestazione sindacale. Scenari rispetto ai quali questo Governo sta cercando di porre rimedio. Numerose sono state le misure introdotte nella nostra legislazione che stanno cercando di invertire la tendenza ed avviare finalmente quella ripresa che da tempo, forse troppo, si attende. Nell'ultima legge di stabilità, ora in discussione alla Camera, si è avviato un importante taglio della tasse a cittadini ed allo stesso tempo la riduzione dell'IRAP. Sono state previste anche importanti agevolazioni per le famiglie proprio con il chiaro intento di far tornare a crescere la domanda e più in generale la produzione. Nel decreto sblocca Italia, appena convertito in legge, si è concentrata tutta l'attenzione sul varo di misure volte a rilanciare le infrastrutture e più in generale a modernizzare il nostro Paese adeguandolo alle sfide che le altre Nazioni ci lanciano.

È chiaro che queste misure non potranno essere apprezzate se non in una prospettiva di medio lungo periodo. Nessuno possiede la cosiddetta bacchetta magica capace di cambiare il corso delle cose. La nostra Italia per troppo tempo ha discusso di riforme e di cambiamenti da attuare senza mai renderli operativi. I ritardi li scontiamo oggi all'interno di un sistema economico ed imprenditoriale che stenta a reggere l'urto della crisi. Altri Paesi come la Germania hanno fatto scelte dure e difficili decenni addietro, ed oggi si trovano nelle condizioni di sopportare meglio l'impatto della deflazione che sta investendo tutta Europa.

In questo contesto difficile non dobbiamo però dimenticare anche le responsabilità di un'Unione europea che per troppo tempo ha ragionato secondo la logica dell'equilibrio dei conti e non di quello dei popoli. Un'Europa lontana dalle reali esigenze e più interessate ai bilanci. La nascita della nuova Commissione europea guidata da Juncker fa sperare che si

sia avviata una nuova fase, più attenta alla crescita ed allo sviluppo. Non si tratta di avere cambiali in bianco e di tornare all'epoca di una spesa pubblica impazzita, ma piuttosto di avere un'Europa che sia capace di accompagnare e sostenere il rilancio.

Cari colleghi senatori, ho voluto fare queste breve digressione perché altrimenti non saremmo in grado di apprezzare quello che sta accadendo all'azienda Meridiana. Non c'è peggior pericolo che quello di decontestualizzare una crisi aziendale e di affrontarla come se fosse un caso isolato.

La caduta globale della domanda seguita da una crisi della produzione stessa ha messo in crisi tantissime imprese. E tra queste anche quelle che offrono servizi come le compagnie aeree.

In tutto il mondo il trasporto aereo è in sofferenza perché sempre meno persone viaggiano, oppure sempre più persone ricorrono a sistemi *low cost* di spostamento. Le note vicende di Alitalia e l'eco che hanno avuto a livello internazionale dimostrano quanto il settore sia in difficoltà e quali siano le preoccupazioni per accordi, acquisizioni, e fusioni in questo comparto. Il rischio di far saltare gli equilibri fragili su cui si reggono gli interessi reciproci della varie aziende è altissimo, a dimostrazione di quanto profonda sia oggi la crisi.

In questa situazione il nostro Paese, come evidenziano i dati diffusi dall'Enac, sembra soffrire più di altri. Nel solo 2013 è stata registrata una riduzione del numero dei passeggeri pari all'1,7 per cento rispetto al 2012 con una diminuzione di 143,5 milioni di viaggiatori. Ed ancora più negativo è il dato riguardante il numero dei movimenti che sono calati del 5,6 per cento.

Di fronte a questa condizione di evidente difficoltà le varie imprese hanno cercato di porre rimedio ricorrendo a piani di razionalizzazione sia dei voli stessi e sia del personale. E in altri casi, come quello di Alitalia, a fusioni con altri operatori.

Meridiana aveva già avviato nel 2010 una fusione con Eurofly, compagnia specializzata nel servizio *charter* verso destinazioni di vacanza di lungo raggio. Da qui la nascita di Meridiana Fly, secondo vettore di trasporto aereo in Italia. Inoltre nel 2011 Meridiana Fly aveva anche operato l'acquisto di Air Italy, rafforzando in questo modo ancora di più la sua offerta di voli, ma soprattutto la sua posizione nel mercato del trasporto aereo nazionale.

Queste fusioni ed acquisizioni non hanno però evitato di registrare sensibili cadute dei ricavi che al 31 dicembre del 2013 erano quantificabili in 245,4 milioni di euro. Ciò ha portato già nel 2014 ad avviare un piano di ristrutturazione che prevede la messa in mobilità di oltre 1500 dipendenti con il serio rischio di un ridimensionamento di quella che è la seconda compagnia di trasporto aereo nazionale.

Il Governo e lo stesso ministro Lupi si sono subito attivati per affrontare una crisi grave che rischia non solo di colpire un'azienda principale della nostra economia ma di avere anche pericolose ricadute sulla Sardegna stessa. Infatti dinanzi al tracollo di questa azienda si pone il problema

di assicurare e garantire quella continuità territoriale dell'isola con il resto dell'Italia che fino ad oggi ha svolto in maniera eccellente Meridiana.

L'intervento del Governo, nei limiti di quelle che sono le sue competenze e possibilità, ha permesso che venissero subito attivate le giuste sedi di confronto sindacali ed aziendale. Il Governo ha perciò immediatamente voluto guidare la crisi e facilitare il confronto tra le parti, consentendo che queste individuassero le soluzioni più sostenibili. In un primo momento il Governo era anche riuscito a far sospendere la procedura di mobilità proprio per consentire l'avvio delle trattative.

Il ruolo del Governo è stato decisivo ed importante nel porre l'azienda dinanzi alle proprie responsabilità, o come ha detto il ministro Lupi dinanzi alla scelta di un rilancio o di una chiusura dell'azienda. Non possiamo però non notare come le trattative siano ancora lontane dal giungere ad un felice esito, vedendo la proprietà e le rappresentanze sindacali divise sugli obiettivi da raggiungere.

Il Governo come ha fatto finora continuerà a svolgere quel ruolo attivo che ha avuto finora, perché deve essere chiaro a tutti che se oggi c'è la possibilità di un contenimento degli esuberanti e c'è in atto una trattativa lo si deve all'impegno dei ministri Lupi e Poletti. Dall'altro canto deve essere chiaro che il Governo non può sostituirsi all'azienda. Nessun rilancio di Meridiana è possibile se per prima non è la proprietà a volerla.

Come dicevo, l'idea che la spesa pubblica possa essere la panacea a tutti i mali dell'impresa italiana ormai fa parte dell'antiquariato della politica. Le imprese devono essere in grado di risollevarsi da sole, a costo di sacrifici, ma da sole. Non esistono più le scorciatoie del passato. Al Governo, come sta facendo ottimamente, spetta il ruolo di guida, di facilitatore dei rapporti interaziendali e soprattutto di far rispettare le regole e le leggi.

L'auspicio è che Meridiana continui a svolgere quel ruolo che ha avuto finora e che l'Italia non si privi di un altro *asset* fondamentale della nostra economia.

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
001	Nom.	Mozioni su crisi Meridiana/continuità territoriale Sardegna. Mozione 1-00329 (testo 2), Crosio e altri	209	208	000	208	000	105	APPR.
002	Nom.	Mozioni su crisi Meridiana/continuità territoriale Sardegna. Moz. 1-00337 (t.2), ad eccez. punto 4 disp., Serra e altri	211	209	002	207	000	105	APPR.
003	Nom.	Mozioni su crisi Meridiana/continuità territoriale Sardegna. Mozione 1-00337 (testo 2), punto 4 disp., Serra e altri	211	210	003	054	153	106	RESP.
004	Nom.	Mozioni su crisi Meridiana/continuità territoriale Sardegna. ODG G1, Lai, Floris, Uras e altri	213	212	004	207	001	107	APPR.

- Le Votazioni annullate e quelle in cui e' mancato il numero legale non sono riportate

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 1

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
AIELLO PIERO				
AIROLA ALBERTO				
ALBANO DONATELLA	F	F		F
ALBERTINI GABRIELE	F	F	C	F
ALICATA BRUNO	F	F	C	F
AMATI SILVANA	F	F	C	F
AMIDEI BARTOLOMEO				
AMORUSO FRANCESCO MARIA	F	F	C	F
ANGIONI IGNAZIO	F	F	C	F
ANITORI FABIOLA	F	F	C	F
ARACRI FRANCESCO	F	F	C	F
ARRIGONI PAOLO	F	F	F	A
ASTORRE BRUNO	M	M	M	M
AUGELLO ANDREA				
AURICCHIO DOMENICO				
AZZOLLINI ANTONIO				
BARANI LUCIO	F	F	C	F
BAROZZINO GIOVANNI	F	F	F	F
BATTISTA LORENZO	F	F	C	F
BELLOT RAFFAELA	F	F	F	F
BENCINI ALESSANDRA	F	F	F	F
BERGER HANS	F	F	C	F
BERNINI ANNA MARIA	F	F	C	F
BERTACCO STEFANO				
BERTOROTTA ORNELLA	F	F	F	F
BERTUZZI MARIA TERESA	F	F	C	F
BIANCO AMEDEO	F	F	C	F
BIANCONI LAURA				
BIGNAMI LAURA	F	F	F	F
BILARDI GIOVANNI EMANUELE				
BISINELLA PATRIZIA	F	F	F	A
BLUNDO ROSETTA ENZA				
BOCCA BERNABO'	F	F	C	F
BOCCHINO FABRIZIO	F	F	F	F
BONAIUTI PAOLO	F	F	C	F
BONDI SANDRO				
BONFRISCO ANNA CINZIA	M	M	M	M
BORIOLI DANIELE GAETANO	F	F	C	F
BOTTICI LAURA				
BROGLIA CLAUDIO	M	M	M	M
BRUNI FRANCESCO	F	F	C	F
BRUNO DONATO	F	F	C	F
BUBBICO FILIPPO	M	M	M	M
BUCCARELLA MAURIZIO	F	F	F	F
BUEMI ENRICO				

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 2

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
BULGARELLI ELISA				
CALDEROLI ROBERTO	F	A	F	A
CALEO MASSIMO	F	F	C	F
CALIENDO GIACOMO	F	F	C	F
CAMPANELLA FRANCESCO	F	F	F	F
CANDIANI STEFANO	F	A	F	A
CANTINI LAURA	F	F	C	F
CAPACCHIONE ROSARIA	F	F	C	F
CAPELLETTI ENRICO	F	F	F	F
CARDIELLO FRANCO	F	F	C	F
CARDINALI VALERIA	F	F	C	F
CARIDI ANTONIO STEFANO				
CARRARO FRANCO	F	F	C	F
CASALETTO MONICA				
CASINI PIER FERDINANDO	F	F	C	F
CASSANO MASSIMO	M	M	M	M
CASSON FELICE	M	M	M	M
CASTALDI GIANLUCA				
CATALFO NUNZIA				
CATTANEO ELENA				
CENTINAIO GIAN MARCO	F	F	F	F
CERONI REMIGIO	F	F	C	F
CERVELLINI MASSIMO	F	F	F	F
CHIAVAROLI FEDERICA	F	F	C	F
CHITI VANNINO	F	F	C	F
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M	M	M
CIAMPOLILLO ALFONSO	M	M	M	M
CIOFFI ANDREA	F	F	F	F
CIRINNA' MONICA	F	F	C	F
COCIANCICH ROBERTO G. G.	M	M	M	M
COLLINA STEFANO	M	M	M	M
COLUCCI FRANCESCO	F	F	C	F
COMAROLI SILVANA ANDREINA	F	F	F	F
COMPAGNA LUIGI	M	M	M	M
COMPAGNONE GIUSEPPE	F	F	C	F
CONSIGLIO NUNZIANTE	F	F	F	F
CONTE FRANCO	F	F	C	F
CONTI RICCARDO	F	F	C	F
CORSINI PAOLO	F	F	C	F
COTTI ROBERTO	F	F	F	F
CRIMI VITO CLAUDIO	M	M	M	M
CROSIO JONNY	F	F	F	F
CUCCA GIUSEPPE LUIGI S.	F	F	C	F
CUOMO VINCENZO	F	F	C	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 3

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
D'ADDA ERICA	F	F	C	F
D'ALI' ANTONIO	F	F	C	F
DALLA TOR MARIO	F	F	C	F
DALLA ZUANNA GIANPIERO	F	F	C	F
D'AMBROSIO LETTIERI LUIGI	F	F	C	F
D'ANNA VINCENZO	F	F	F	F
D'ASCOLA VINCENZO MARIO D.	M	M	M	M
DAVICO MICHELINO	M	M	M	M
DE BIASI EMILIA GRAZIA	F	F	C	F
DE CRISTOFARO PEPPE	F	F	F	F
DE PETRIS LOREDANA	F	F	F	F
DE PIETRO CRISTINA	M	M	M	M
DE PIN PAOLA	F	F	F	F
DE POLI ANTONIO	M	M	M	M
DE SIANO DOMENICO	F	F	C	F
DEL BARBA MAURO	F	F	C	F
DELLA VEDOVA BENEDETTO	M	M	M	M
DI BIAGIO ALDO	F	F	C	F
DI GIACOMO ULISSE			C	F
DI GIORGI ROSA MARIA				
DI MAGGIO SALVATORE TITO	F	F	F	F
DIRINDIN NERINA	M	M	M	M
DIVINA SERGIO	F	F	F	F
D'ONGHIA ANGELA	M	M	M	M
DONNO DANIELA	F	F	F	F
ENDRIZZI GIOVANNI	F	F	F	F
ESPOSITO GIUSEPPE	M	M	M	M
ESPOSITO STEFANO	F	F	C	F
FABBRI CAMILLA	F	F	C	F
FALANGA CIRO	F	F	C	F
FASANO ENZO				
FASIOLO LAURA	F	F	C	F
FATTORI ELENA				
FATTORINI EMMA	F	F	C	F
FAVERO NICOLETTA	F	F	C	F
FAZZONE CLAUDIO	F	F	C	F
FEDELI VALERIA	P	P	P	P
FERRARA ELENA	F	F	C	F
FERRARA MARIO				
FILIPPI MARCO	F	F	C	F
FILIPPIN ROSANNA	F	F	C	F
FINOCCHIARO ANNA				
FISSORE ELENA				
FLORIS EMILIO	F	F	A	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 4

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
FORMIGONI ROBERTO	M	M	M	M
FORNARO FEDERICO	F	F	C	F
FRAVEZZI VITTORIO	F	F	C	F
FUCKSIA SERENELLA	F	F	F	F
GAETTI LUIGI	F	F	F	F
GALIMBERTI PAOLO				
GAMBARO ADELE	F	F	F	F
GASPARRI MAURIZIO	F	F	C	F
GATTI MARIA GRAZIA	F	F	F	F
GENTILE ANTONIO				
GHEDINI NICCOLO'				
GIACOBBE FRANCESCO	M	M	M	M
GIANNINI STEFANIA	M	M	M	M
GIARRUSSO MARIO MICHELE	F	F	F	F
GIBIINO VINCENZO				
GINETTI NADIA	F	F	C	F
GIOVANARDI CARLO				
GIRO FRANCESCO MARIA	F	F	C	F
GIROTTO GIANNI PIETRO				
GOTOR MIGUEL	F	F	C	F
GRANAIOLA MANUELA	F	F	C	F
GRASSO PIETRO				
GUALDANI MARCELLO	F	F	C	F
GUERRA MARIA CECILIA	F	F	C	F
GUERRIERI PALEOTTI PAOLO	F	F	C	F
ICHINO PIETRO				
IDEM JOSEFA				
IURLARO PIETRO	F	F	C	F
LAI BACHISIO SILVIO	F	F	C	F
LANGELLA PIETRO	F	F	C	F
LANIECE ALBERT	F	F	C	F
LANZILLOTTA LINDA		F	C	F
LATORRE NICOLA	F	F	C	F
LEPRI STEFANO	F	F	C	F
LEZZI BARBARA	F	F	F	F
LIUZZI PIETRO	F	F	C	F
LO GIUDICE SERGIO	F	F	C	F
LO MORO DORIS	F	F	C	C
LONGO EVA	F	F	C	F
LONGO FAUSTO GUILHERME	F	F	C	F
LUCHERINI CARLO	F	F	C	F
LUCIDI STEFANO	F	F	F	F
LUMIA GIUSEPPE	F	F	C	F
MALAN LUCIO	F	F	C	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 5

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
MANASSERO PATRIZIA	F	F	C	F
MANCONI LUIGI	F	F	C	F
MANCUSO BRUNO	F	F	C	F
MANDELLI ANDREA	F	F	C	F
MANGILI GIOVANNA	F	F	F	F
MARAN ALESSANDRO	F	F	C	F
MARCUCCI ANDREA				
MARGIOTTA SALVATORE	F	F	C	F
MARIN MARCO				
MARINELLO GIUSEPPE F.M.				
MARINO LUIGI	F	F	C	F
MARINO MAURO MARIA	F	F	C	F
MARTELLI CARLO	F	F	F	F
MARTINI CLAUDIO	F	F	C	F
MARTON BRUNO	M	M	M	M
MASTRANGELI MARINO GERMANO				
MATTEOLI ALTERO	F	F	C	F
MATTESINI DONELLA	F	F	C	F
MATURANI GIUSEPPINA	F	F	C	F
MAURO GIOVANNI	F	F	C	F
MAURO MARIO	F	F	F	F
MAZZONI RICCARDO	F	F	C	F
MERLONI MARIA PAOLA	F	F	C	F
MESSINA ALFREDO				
MICHELONI CLAUDIO	F	F	C	F
MIGLIAVACCA MAURIZIO	F	F	C	F
MILLO ANTONIO	F	F	C	F
MINEO CORRADINO	F	F	C	F
MINNITI MARCO	M	M	M	M
MINZOLINI AUGUSTO	F	F	C	F
MIRABELLI FRANCO	F	F	C	F
MOLINARI FRANCESCO	M	M	M	M
MONTEVECCHI MICHELA	F	F	F	F
MONTI MARIO	M	M	M	M
MORGONI MARIO	M	M	M	M
MORONESE VILMA				
MORRA NICOLA	M	M	M	M
MOSCARDELLI CLAUDIO				
MUCCHETTI MASSIMO	F	F	C	F
MUNERATO EMANUELA	F	F	F	F
MUSSINI MARIA	F	F	F	F
NACCARATO PAOLO	M	M	M	M
NENCINI RICCARDO	M	M	M	M
NUGNES PAOLA	F	F	F	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 6

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
OLIVERO ANDREA	M	M	M	M
ORELLANA LUIS ALBERTO	M	M	M	M
ORRU' PAMELA GIACOMA G.	F	F	C	F
PADUA VENERA	F	F	C	F
PAGANO GIUSEPPE				
PAGLIARI GIORGIO	M	M	M	M
PAGLINI SARA				
PAGNONCELLI LIONELLO MARCO				
PALERMO FRANCESCO				
PALMA NITTO FRANCESCO				
PANIZZA FRANCO	F	F	C	F
PARENTE ANNAMARIA	F	F	C	F
PEGORER CARLO	F	F	C	F
PELINO PAOLA	F	F	C	F
PEPE BARTOLOMEO	F	F	F	F
PERRONE LUIGI	F	F	C	F
PETRAGLIA ALESSIA	F	F	F	F
PETROCELLI VITO ROSARIO	F	F	F	F
PEZZOPANE STEFANIA	F	F	C	F
PIANO RENZO	M	M	M	M
PICCINELLI ENRICO				
PICCOLI GIOVANNI				
PIGNEDOLI LEANA	F	F	C	F
PINOTTI ROBERTA	M	M	M	M
PIZZETTI LUCIANO	M	M	M	M
PUGLIA SERGIO				
PUGLISI FRANCESCA	F	F	C	F
PUPPATO LAURA				
QUAGLIARIELLO GAETANO	M	M	M	M
RANUCCI RAFFAELE	F	F	C	F
RAZZI ANTONIO	F	F	C	F
REPETTI MANUELA				
RICCHIUTI LUCREZIA	F	F	C	F
RIZZOTTI MARIA				F
ROMANI MAURIZIO	F	F	F	F
ROMANI PAOLO	F	F	C	F
ROMANO LUCIO				
ROSSI GIANLUCA	F	F	C	F
ROSSI LUCIANO	F	F	C	F
ROSSI MARIAROSARIA	F	F	C	F
ROSSI MAURIZIO				
RUBBIA CARLO	M	M	M	M
RUSSO FRANCESCO	F	F	C	F
RUTA ROBERTO	F	F	C	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 7

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
RUVOLO GIUSEPPE	F	F	C	F
SACCONI MAURIZIO				
SAGGESE ANGELICA	F	F	C	F
SANGALLI GIAN CARLO	F	F	A	F
SANTANGELO VINCENZO				
SANTINI GIORGIO	F	F	C	F
SCALIA FRANCESCO	F	F	C	F
SCAVONE ANTONIO FABIO MARIA	F	F	C	F
SCHIFANI RENATO				
SCIASCIA SALVATORE	F	F	A	F
SCIBONA MARCO	F	F	F	F
SCILIPOTI ISGRO' DOMENICO	F	F	F	F
SCOMA FRANCESCO				
SERAFINI GIANCARLO	M	M	M	M
SERRA MANUELA	F	R	F	F
SIBILIA COSIMO	F	F	C	F
SILVESTRO ANNALISA	F	F	C	F
SIMEONI IVANA	F	F	F	F
SOLLO PASQUALE	F	F	C	F
SONEGO LODOVICO	F	F	C	F
SPILABOTTE MARIA	F	F	C	F
SPOSETTI UGO	F	F	C	F
STEFANI ERIKA	F	F	F	F
STEFANO DARIO				
STUCCHI GIACOMO	M	M	M	M
SUSTA GIANLUCA				
TARQUINIO LUCIO ROSARIO F.	F	F	C	F
TAVERNA PAOLA				
TOCCI WALTER	F	F	C	F
TOMASELLI SALVATORE	F	F	C	F
TONINI GIORGIO	F	F	C	F
TORRISI SALVATORE	F	F	C	F
TOSATO PAOLO	F	F	F	F
TREMONTI GIULIO				
TRONTI MARIO	F	F	C	F
TURANO RENATO GUERINO				
URAS LUCIANO	F	F	F	F
VACCARI STEFANO	F	F	C	F
VACCIANO GIUSEPPE	F	F	F	F
VALDINOSI MARA	F	F	C	F
VALENTINI DANIELA	F	F	C	F
VATTUONE VITO	F	F	C	F
VERDINI DENIS				
VERDUCCI FRANCESCO	F	F	C	F

Seduta N. 0351 del 13/11/2014 Pagina 8

Totale votazioni 4

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente la votazione e non votante
(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 000001 alla n° 000004			
	001	002	003	004
VICARI SIMONA	M	M	M	M
VICECONTE GUIDO	F	F	C	F
VILLARI RICCARDO				
VOLPI RAFFAELE				
ZANDA LUIGI	F	F	C	F
ZANONI MAGDA ANGELA	F	F	C	F
ZAVOLI SERGIO	F	F	C	F
ZELLER KARL		F	C	F
ZIN CLAUDIO	F	F	C	F
ZIZZA VITTORIO	F	F	C	F
ZUFFADA SANTE	F	F	C	F

Segnalazioni relative alle votazioni effettuate nel corso della seduta

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

MOZIONI SULLA CRISI DI MERIDIANA E SULLA CONTINUITÀ TERRITORIALE DELLA SARDEGNA:

sull'ordine del giorno G1, il senatore Giovanardi avrebbe voluto esprimere un voto favorevole.

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Anitori, Bianconi, Broglia, Bubbico, Casano, Ciampi, Ciampolillo, Cociancich, Collina, Compagna, D'Ascola, Della Vedova, De Pietro, De Poli, Dirindin, D'Onghia, Formigoni, Giacobbe, Minniti, Molinari, Monti, Morgoni, Morra, Nencini, Olivero, Orelana, Pagliari, Piano, Pizzetti, Quagliariello, Rubbia, Russo, Ruvolo, Serafini, Stucchi, Vicari e Zavoli.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Davico, per attività della 8ª Commissione permanente; Amoruso, per attività dell'assemblea parlamentare del Mediterraneo; Casson, Crimi, Esposito Giuseppe e Marton, per attività del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica; Astorre, Bonfrisco, Marino Luigi e Naccarato, per attività della Commissione parlamentare di vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti (*dalle ore 11*).

Disegni di legge, assegnazione

In sede referente

11ª Commissione permanente Lavoro, previdenza sociale

Sen. Casson Felice ed altri

Misure sostanziali, processuali e previdenziali a tutela delle vittime, a qualsiasi titolo, dell'amianto (1645)

previ pareri delle Commissioni 1ª (Affari Costituzionali), 2ª (Giustizia), 4ª (Difesa), 5ª (Bilancio), 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni), 10ª (Industria, commercio, turismo), 12ª (Igiene e sanità), 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali)

(assegnato in data 13/11/2014)

Indagini conoscitive, annunzio

In data 12 novembre 2014, la 1^a Commissione permanente è stata autorizzata a svolgere, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, un'indagine conoscitiva nell'ambito dell'istruttoria legislativa per l'esame, in sede referente, del disegno di legge n. 1385 (Disposizioni in materia di elezione della Camera dei deputati).

Petizioni, annunzio

Sono state presentate le seguenti petizioni:

il signor Massimiliano Valdannini, di Viterbo, chiede l'adozione di disposizioni in materia di identificazione degli appartenenti alle Forze di polizia impiegate in attività di ordine pubblico (*Petizione n. 1360*);

la signora Rosanna Occhiodoro, di Ancona, chiede una serie organica di provvedimenti in materia di filiazione (*Petizione n. 1361*);

il signor Renato Lelli, di Raiano (L'Aquila), chiede:

 misure atte ad assicurare la certezza della pena per chi delinque (*Petizione n. 1362*);

 la sospensione degli studi di settore operati dall'Agenzia delle entrate (*Petizione n. 1363*);

 l'introduzione di un «dazio sociale» per tutelare le aziende italiane (*Petizione n. 1364*);

 la gratuità degli asili nido (*Petizione n. 1365*);

 misure di sostegno al reddito dei genitori separati (*Petizione n. 1366*);

 nuove norme atte a velocizzare l'iter dei processi in corso (*Petizione n. 1367*);

il signor Francesco Di Pasquale, di Cancellò ed Arnone (Caserta), chiede:

 nuovi interventi per contrastare l'emergenza rifiuti in Campania, con riferimento a tutte le tematiche ad essa attinenti (*Petizione n. 1368*);

 iniziative atte ad approfondire il significato storico dei Patti Lateranensi (*Petizione n. 1369*);

 iniziative atte a ricordare il grande artista Eduardo De Filippo nel trentennale della scomparsa (*Petizione n. 1370*);

 iniziative atte a chiarire la vicenda relativa alla gestione dei fondi ex Gescal (*Petizione n. 1371*);

 la revisione dei sistemi di gestione e riscossione di tasse, imposte e tributi e che le società private siano escluse da tali incarichi (*Petizione n. 1372*);

l'istituzione di un Fondo di solidarietà per la casa (*Petizione n. 1373*);

l'istituzione di un Fondo di solidarietà per le famiglie indigenti, i disoccupati e, in generale, contro il disagio sociale (*Petizione n. 1374*);

l'adozione di iniziative, nelle competenti sedi internazionali, a sostegno dei popoli del Kurdistan (*Petizione n. 1375*).

Tali petizioni, ai sensi dell'articolo 140 del Regolamento, sono state trasmesse alle Commissioni competenti.

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Battista, Bertuzzi, Bianconi, Chiavaroli, Dalla Zuanna, Di Biagio, Lanzillotta, Maran, Merloni, Orellana, Panizza e Romano hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00328 (testo 2) della senatrice Mattesini ed altri.

L'ordine delle firme deve intendersi il seguente: Mattesini, Maturani, Battista, Cardinali, Filippin, Granaiola, Padua, Puglisi, Silvestro, Spilabotte, Albano, Amati, Bertuzzi, Bianconi, Chiavaroli, Cirinnà, Cucca, Cuomo, Dalla Zuanna, Di Biagio, Di Giorgi, Stefano Esposito, Fasiolo, Fedeli, Elena Ferrara, Ginetti, Guerrieri Paleotti, Idem, Lai, Lanzillotta, Lo Giudice, Manassero, Maran, Margiotta, Merloni, Orellana, Orrù, Paggiari, Panizza, Pezzopane, Pignedoli, Romano, Gianluca Rossi, Saggese, Scalia, Sollo, Valentini.

Interpellanze, apposizione di nuove firme

La senatrice Bianconi ha aggiunto la propria firma alle interpellanze 2-00173, 2-00175 e 2-00209 del senatore Giovanardi.

I senatori Vacciano, Bencini, Molinari, Maurizio Romani, Girotto, Orellana, Bocchino, Campanella, Bignami, Gambaro, Cervellini, Cappelletti e Mussini hanno aggiunto la propria firma all'interpellanza 2-00222 del senatore Pepe.

Interrogazioni, apposizione di nuove firme

Il senatore Bocchino ha aggiunto la propria firma all'interrogazione 3-01412 del senatore Campanella.

RISPOSTE SCRITTE AD INTERROGAZIONI

(Pervenute dal 5 al 12 novembre 2014)

SOMMARIO DEL FASCICOLO N. 63

BIGNAMI ed altri: sullo scorrimento delle graduatorie degli idonei nei concorsi per l'accesso alla carriera diplomatica (4-02804) (risp. PISTELLI, *vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*)

GIBIINO: sulla necessità di superare l'operazione «Mare nostrum» e di collaborazione con l'Europa per la gestione dei flussi migratori (4-02143) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

sulla necessità di superare l'operazione «Mare nostrum» e di collaborazione con l'Europa per la gestione dei flussi migratori (4-02422) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

GIBIINO ed altri: sulla necessità di superare l'operazione «Mare nostrum» e di collaborazione con l'Europa per la gestione dei flussi migratori (4-02568) (risp. MANZIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno*)

GUERRA ed altri: sul rispetto dei diritti degli omosessuali in Africa (4-02811) (risp. PISTELLI, *vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*)

LO GIUDICE ed altri: sul diniego di visto a familiari di componenti di una coppia dello stesso sesso (4-02581) (risp. GIRO, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri e la cooperazione internazionale*)

MARINELLO: sui protocolli medici adottati dall'azienda ospedaliera di Livorno nella cura dei pazienti oncologici (4-02456) (risp. LORENZIN, *ministro della salute*)

PAGLIARI: sullo scorrimento delle graduatorie degli idonei nei concorsi per l'accesso alla carriera diplomatica (4-02812) (risp. PISTELLI, *vice ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale*)

ROSSI Maurizio, MINZOLINI: sull'adeguamento delle infrastrutture viarie della Liguria (4-02564) (risp. LUPI, *ministro delle infrastrutture e dei trasporti*)

Mozioni

CENTINAIO, ARRIGONI, BELLOT, BISINELLA, CALDEROLI, CANDIANI, COMAROLI, CONSIGLIO, CROSIO, DIVINA, MUNERATO, STEFANI, STUCCHI, TOSATO, VOLPI. – Il Senato,
premessi che:

si stanno susseguendo in alcune aree del Paese serie di tragici eventi alluvionali che a più riprese hanno colpito alcune zone, provocando vittime, devastazione, disperazione, fermo e danni alle attività produttive e agli strumenti di produzione, per il superamento dei quali al momento non è possibile nemmeno prevedere un orizzonte temporale;

dall'inizio di ottobre 2014 le regioni Liguria, Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Veneto e Friuli Venezia Giulia sono state colpite da eccezionali precipitazioni atmosferiche che stanno proseguendo anche in questi stessi giorni, con piogge insistenti e torrenziali, allagamenti, fiumi straripati e laghi esondati, frane, fango, che hanno comportato alcune vittime, scuole chiuse, e l'intervento di centinaia di volontari in tutti i territori colpiti;

il Governo ha adottato provvedimenti minimi per venire incontro alla drammatica situazione degli abitanti che hanno perso tutto e non sono in grado al momento di ricominciare, sospendendo i versamenti tributari, solo fino al 20 dicembre 2014, e limitatamente ad una lista di Comuni;

è notizia di questi giorni che Equitalia stia recapitando cartelle esattoriali per migliaia di euro a cittadini ed imprese dei territori colpiti da calamità naturali; importi insostenibili proprio perché afferenti ai periodi immediatamente precedenti gli eventi avversi e che senza una piena ripresa delle attività economiche, non possono essere sostenuti; tra le richieste più alte, quelle provenienti dall'INPS per versamenti contributivi, impegna il Governo:

1) a prevedere, per le persone fisiche e giuridiche aventi residenza nei territori delle regioni citate, che abbiano subito danni a seguito degli eccezionali eventi atmosferici verificatisi nel corso dell'anno 2014, tali da determinare un serio impedimento allo svolgimento delle attività economiche, un'esenzione triennale dai versamenti fiscali e contributivi e la cancellazione di tutte le cartelle di pagamento emesse da agenti della riscossione, prevedendo altresì la creazione di un corrispondente fondo statale atto a compensare i mancati versamenti contributivi;

2) a prevedere, per le attività economiche aventi residenza nei territori citati, l'esenzione triennale dalla presentazione del DURC per tutte le finalità per i quali tale documento è richiesto;

3) a stanziare, in aggiunta alle disponibilità delle singole Regioni, i fondi necessari ad aiutare concretamente la bonifica dei territori colpiti, la riparazione dei danni e la ripresa delle attività economiche.

(1-00343)

Interpellanze

CENTINAIO, CONSIGLIO, CALDEROLI, CANDIANI, ARRIGONI, BISINELLA, TOSATO, CROSIO, STEFANI, BELLOT, MUNERATO, COMAROLI, DIVINA, FAZZONE, ARACRI, COMPAGNONE, ZIZZA, SCILIPOTI ISGRÒ, MAZZONI, SCOMA, ALICATA, MINZOLINI, SCIASCIA, ZUFFADA, RAZZI, CARRARO, BRUNI. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

sabato 8 novembre 2014, il segretario federale della Lega Nord, Matteo Salvini, è stato oggetto di una grave aggressione mentre si accingeva a visitare il campo nomadi di via Erbosca a Bologna, nel quadro delle

iniziative assunte nella campagna elettorale in vista del rinnovo del presidente e del Consiglio regionale dell'Emilia-Romagna;

nella circostanza, alcuni individui hanno tentato di fermare l'auto-vettura a bordo della quale si trovava Salvini, colpendola con un casco, con calci, con pugni e cinghiate, sfondando il lunotto posteriore ed ammaccando in più punti la carrozzeria, con l'effetto finale di minacciare l'incolumità del segretario federale e precludergli la visita al campo nomadi di via Erbosa;

nell'agguato è rimasto ferito un giornalista del «Quotidiano nazionale – il Resto del Carlino»;

a giudizio degli interpellanti l'azione violenta messa in atto nei confronti del segretario federale della Lega Nord era premeditata e studiata nei minimi dettagli da un gruppo eversivo appartenente agli schieramenti extraparlamentari denominati «antagonisti»;

tali episodi non possono essere sottovalutati. Il nostro Paese, infatti, ha già vissuto periodi molto bui dove le frange estreme passarono dalla contrapposizione politica violenta al vero e proprio terrorismo;

le frange estreme e violente dell'antagonismo di estrema sinistra hanno concentrato le loro azioni criminali nei confronti del movimento politico della Lega Nord. Grazie ad un'organizzazione paramilitare, mettono in atto aggressioni fisiche, presidi per contrastare la libertà di manifestazione, intimidazioni, anche attraverso l'utilizzo di strumenti telematici, attentati verso le sedi politiche;

l'antagonismo extraparlamentare è alimentato da atteggiamenti incoerenti di alcune strutture legate ai partiti riconosciuti nell'arco costituzionale che, se da un lato si dissociano dinnanzi all'utilizzo della violenza come strumento di affermazione politica, dall'altro partecipano e sovvenzionano queste strutture come se fossero delle organizzazioni parallele per alcune attività di partito;

sarebbe stata auspicabile, considerato il carattere politico ed intimidatorio dell'azione violenta intrapresa contro Salvini, l'espressione di un'estesa solidarietà da parte di istituzioni e partiti;

invece, l'assessore comunale bolognese Amelia Frascaroli ed altre personalità di rilievo regionale e nazionale hanno accusato il segretario federale della Lega Nord di aver fatto una scelta provocatoria, ponendo così sullo stesso piano aggressori ed aggredito, in preoccupante continuità con una logica tristemente nota di legittimazione del ricorso alla violenza nella lotta politica, che contribuì non poco a suo tempo alla genesi degli anni di piombo;

intervistato da un noto *network* televisivo nazionale, uno dei presunti aggressori avrebbe dichiarato che l'attacco non era stato pianificato «fino a quando pensavamo che Salvini fosse scortato fino al campo dalla Polizia», evidenziando, come si trattasse di cosa normale, che in presenza di una scorta «l'avremmo insultato e sputazzato, senza però cercare lo scontro» e sottolineando la disponibilità a ripetere il gesto;

ai cittadini tutti ed in particolar modo quando sono chiamati attraverso l'espressione legittima dell'esercizio del voto a ricoprire cariche po-

litiche di rappresentanza deve essere garantito, nei limiti stabiliti dalla Costituzione, il diritto di esprimere e manifestare le proprie idee;

considerata la recrudescenza di tali fenomeni criminali, come i recenti fatti a danno delle sedi della Lega Nord di Parma e Trento o del Partito democratico di Milano, è necessario intervenire anche attraverso l'utilizzo dello strumento della legislazione d'urgenza, prevedendo una forma giuridica simile a quella adottata per il contrasto della violenza in occasioni delle manifestazioni sportive (DASPO) nei confronti dei soggetti noti alle forze dell'ordine per appartenenza a movimenti extraparlamentari che fanno dell'uso della violenza uno strumento di contrapposizione politica. È tempo di introdurre nel nostro ordinamento giuridico il «DAMPO» (divieto di accedere alle manifestazioni politiche) prima che il nostro Paese rischi di tornare a vivere «gli anni di piombo»,

si chiede di sapere quali misure il Governo ritenga di dover assumere per garantire a tutti i cittadini la libertà di espressione e manifestazione delle proprie idee nei limiti stabiliti dalla Costituzione e quali strumenti intenda predisporre per arginare le derive violente messe in atto dalle frange estreme extraparlamentari che si autodefiniscono movimenti antagonisti.

(2-00223 *p. a.*)

Interrogazioni

MALAN, ARACRI, GASPARRI. – *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale* – (Già 4-02984).

(3-01418)

MUNERATO, TOSATO. – *Ai Ministri del lavoro e delle politiche sociali e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

l'articolo di stampa a firma di Gian Antonio Stella pubblicato sul «Corriere della Sera» l'11 novembre 2014, dal titolo «Un comma sparito cancella il tetto alle pensioni d'oro» lancia l'allarme sul rischio *default* dell'Inps;

la questione riguarda la previsione a decorrere dal 1° gennaio 2012, contenuta nella cosiddetta riforma Fornero delle pensioni (decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011), del calcolo di tutte le pensioni con il sistema contributivo, anche di quelli che –secondo lo spartiacque determinato dalla riforma Dini (legge n. 335 del 1995), al 1° gennaio 2016 vantavano già un'anzianità contributiva maggiore di 18 anni;

secondo la ricostruzione del giornalista, nel testo originario suggerito dall'Inps, erano previste «quattro righe» di salvaguardia che dovevano mantenere l'argine dell'80 per cento della media delle ultime buste paga, per evitare, come invece accade ora, che coloro che al 31 dicembre 2015 avevano più di 18 anni ed hanno optato per la permanenza in servizio pos-

sano andarsene in pensione con addirittura il 115 per cento dell'ultimo stipendio;

l'articolo riporta anche in virgolettato la dicitura della salvaguardia «In ogni caso per i soggetti di cui al presente comma, il complessivo importo della pensione alla liquidazione non può risultare comunque superiore a quello derivante dall'applicazione delle regole di calcolo vigenti prima dell'entrata in vigore del presente comma»;

a seguito di una verifica sulla *Gazzetta Ufficiale* del 6 dicembre 2011 n. 284 e di una ricerca sulla De Agostini-Leggi d'Italia-Archivio storico, le predette «quattro righe» richiamate dal giornalista nell'articolo di stampa non risultano parte integrante del testo del decreto-legge n. 201 del 2011, né in quello presentato in Parlamento e prima della sua conversione in legge, né in quello modificato successivamente, il che lascia presumere che si tratta di un suggerimento fornito dall'istituto previdenziale in fase di stesura da parte del Governo Monti dell'articolo 24 del decreto-legge n. 201 del 2011;

sempre secondo l'articolo di stampa, in mancanza di tale clausola, l'Inps corre il rischio di un «buco» di 2 milioni nell'anno in corso, di 11 milioni nel 2015, di 44 milioni nel 2016, di 93 milioni nel 2017, di 162 milioni nel 2018, e così via per arrivare a 493 milioni nel 2014;

in merito alla necessità di porre un tetto alle pensioni ed ai vitalizi calcolati esclusivamente col sistema retributivo, si ricorda che la Lega Nord era tra i presentatori di una proposta di legge oggetto di esame da parte dell'XI Commissione (Lavoro pubblico e privato) della Camera dei deputati per ben 5 mesi in abbinamento ad altre, poi bocciata dalla maggioranza parlamentare e governativa in maniera alquanto paradossale: la stessa maggioranza che ha scelto quale testo base il provvedimento da portare in Aula ha poi proposto la reiezione del progetto di legge, ora inviato nuovamente all'esame della Commissione,

si chiede di sapere:

se trovi conferma quanto pubblicato nell'articolo citato in merito alla stima di quanto costerà negli anni all'Inps, e quindi alle casse statali, la mancata previsione di una soglia al complessivo importo dei trattamenti pensionistici di coloro che al 31 dicembre 2015 vantavano un'anzianità contributiva superiore a 18 anni ed hanno optato per la permanenza in servizio oltre il raggiungimento dei 40 anni contributivi;

se corrisponda al vero quanto supposto dagli interroganti circa la «cancellazione delle quattro righe» come richiamato nell'articolo di stampa, ovvero che in realtà la previsione di un comma che arginasse l'ammontare delle pensioni calcolate col sistema retributivo non è mai stata parte integrante del testo del decreto-legge n. 201 del 2011, bensì oggetto di informale scambio di opinioni tra Governo ed Inps in fase di stesura dell'articolato, ovvero, di contro, in quale parte del testo fosse prevista e da quale successiva norma sia stata abrogata;

se, alla luce dei rischi finanziari cui l'Inps ed il bilancio dello Stato vanno incontro in mancanza di interventi correttivi, il Governo non ritenga

urgente manifestare il proprio interesse ad una accelerazione dell'*iter* delle proposte di legge richiamate in premessa.

(3-01419)

CARDIELLO. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e dello sviluppo economico.* – Premesso che:

il territorio del Cilento è a forte vocazione agricola e naturalistica. La vera ricchezza del territorio è rappresentata dall'ambiente e dal turismo;

all'elenco dei gasdotti facenti parte della Rete nazionale dei gasdotti, allegato al decreto del Ministro delle attività produttive del 22 aprile 2008 (in *Gazzetta Ufficiale* n. 160 del 10 luglio 2008), dal 1° gennaio 2011 sono stati aggiunti, con decreto del Ministro dello sviluppo economico del 21 ottobre 2010 (*Gazzetta Ufficiale* n. 263 del 10 novembre 2010), i seguenti gasdotti: Sealine Monforte S. Giorgio-Policastro Bussentino (Sicilia, Campania); Policastro Bussentino-Montesano sulla Marcellana (Campania);

il progetto prevede che un metanodotto proveniente dalla Libia attraverso la Sicilia si immetta sulla terraferma in prossimità della foce del fiume Bussento, sulla spiaggia di Policastro, con due condotte da 80 centimetri di diametro, pressione 215 bar sino a giungere ad una stazione di decompressione. Da Policastro dovrebbe poi ripartire una tubatura da 120 centimetri di diametro con gas metano a 90 bar di pressione, che raggiungerebbe la centrale già esistente a Montesano sulla Marcellana. È stato già stimato che l'opera comporterebbe l'abbattimento di 28.600 alberi lungo 18 chilometri di aree boschive e attraverserebbe ruscelli e torrenti che alimentano il Bussento;

i paragrafi 1 e 2 del decreto dirigenziale n. 168 del 30 ottobre 2014 della Regione Campania (pubblicato il 3 novembre 2014 sul Bollettino ufficiale della Regione Campania), esprimono, rispettivamente: un parere favorevole sul sentito relativo alla procedura di VIA nazionale e di valutazione di incidenza (VI), su conforme parere della Commissioni VIA e VAS e valutazione di incidenza del Ministero dell'ambiente espresso nelle sedute del 15 luglio 2014 e 2 ottobre 2014, per il progetto «metanodotto denominato Iniziativa Sealine Tirrenica - Tratto Policastro Bussentino – Montesano sulla Marcellana – DN 1200 (48») DP 90 bar" da realizzarsi nei Comuni di Montesano sulla Marcellana, Casalbuono, Casaletto Spartano, Tortorella, Vibonati, Santa Marina, proposto dalla società SNAM Rete Gas SpA, con sede in San Donato Milanese Piazza Santa Barbara n. 7, con tutte le prescrizioni della commissione tecnica di valutazione ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e di integrare la prescrizione n. 53 del Ministero con quanto segue: prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere elaborato, in accordo con le competenti autorità (Regione Campania, ente Parco, enti gestori dei siti Natura) un progetto complessivo di monitoraggio (*ante, durante e post operam*) e gestione, di durata almeno quinquennale degli *habitat* interferiti dal progetto e "dovrà essere predisposto all'atto della progettazione esecu-

tiva"; l'Amministrazione tenuta al rilascio del provvedimento finale dovrà acquisire tutti gli altri pareri e/o valutazioni previsti per legge e verificare l'ottemperanza delle prescrizioni riportate nonché la congruità del progetto esecutivo con il progetto esaminato dalla Commissione VIA ed assunto a base del presente parere. È fatto altresì obbligo, in caso di varianti sostanziali del progetto definitivo esaminato, che lo stesso, completo delle varianti, sia sottoposto a nuova procedura;

il metanodotto doveva inizialmente interessare il territorio di Buonabitacolo, Caselle in Pittari, Morigerati, Sanza, Tortorella e Torre Orsaia ma, nella seduta del 2 ottobre 2014, la Commissione VIA e VAS e VI ha deciso di modificare l'oggetto del progetto nell'attuale tratto. Come recita il decreto dirigenziale n. 168 del 30 ottobre 2014 il progetto è stato sottoposto all'esame della Commissione VIA e VAS e VI che, nella seduta del 15 aprile 2014, aveva deciso di esprimere parere favorevole sul sentito relativo alla procedura di VIA nazionale e di valutazione di incidenza (sulla base dell'istruttoria svolta dal gruppo istruttore, preso atto che il dissenso alla realizzazione dell'opera del Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano è causato dal mancato approfondimento progettuale degli impatti prodotti dalle aree di cantiere nei punti di partenza e arrivo, e dei considerevoli impatti prodotti in aree contigue al parco stesso, preso atto che tuttavia agli atti sono presenti, anche a seguito di richiesta di questa amministrazione, i citati approfondimenti e che inoltre il Parco stesso si dichiara non competente ad esprimersi su interventi in aree contigue);

il piano territoriale di coordinamento della Provincia di Salerno, approvato con delibera di consiglio provinciale n. 15 del 30 marzo 2012, ha stabilito che a «salvaguardia e recupero dell'integrità fisica e della connotazione paesaggistica ed ambientale dell'intero Parco Nazionale del Cilento, Vallo di Diano e Alburni, e aree contigue, prevedendo il divieto assoluto di effettuare sondaggi ed eventuali estrazioni di idrocarburi e di attraversamento di condutture di alta pressione – maggiori di 30bar – lungo tutta la costa cilentana, da Sapri ad Agropoli e lungo le aste fluviali principali quali fiume Bussento, Mingardo, Aliento...»;

i sindaci del Golfo di Policastro, sono decisi, come hanno dichiarato a mezzo stampa, ad avviare una serie di azioni giudiziarie contro il parere favorevole espresso dalla Commissione VIA il 30 ottobre 2014, preso atto che il metanodotto impatterebbe non in un'area industrializzata, quindi già compromessa, ma andrebbe ad interferire con un territorio che, a parte i limiti amministrativi del Parco nazionale del Cilento, rappresenta un contesto di rilevanza nazionale per la conservazione della biodiversità, di pregio naturalistico e paesaggistico riconosciuto a livello mondiale. Inoltre, sebbene l'opera occuperebbe un'area contigua al parco, quest'ultimo è parte di un territorio più ampio riconosciuto patrimonio mondiale dell'umanità dall'UNESCO;

è opportuno mitigare il più possibile l'impatto ambientale di qualsiasi progetto che interessi un'area riconosciuta dall'UNESCO,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno valutare la possibilità di individuare altre aree per l'attraversamento del

metanodotto e se non ritengano opportuno acquisire anche un parere dalla Commissione nazionale italiana per l'UNESCO per il territorio tutelato oggetto dell'intervento.

(3-01420)

DONNO, CRIMI, BERTOROTTA, MONTEVECCHI, MANGILI, PUGLIA, CAPPELLETTI, MORONESE, SANTANGELO, SIMEONI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

l'endometriosi è una patologia con effetti psico-fisici debilitanti. Si manifesta con cisti endometrioidiche, fibrosi, aderenze a volte di tale gravità da sovvertire l'apparato riproduttivo della donna;

dal sito governativo del Ministero della salute risulta che l'endometriosi è una malattia che ha una grande interferenza sulla qualità della vita, determinando: disturbi del sonno (81 per cento); influenze negative sul lavoro (79 per cento); rapporti sessuali dolorosi se non impossibili, con conseguenze nel rapporto di coppia (77 per cento); influenza negativa sulla propria vita sociale (73 per cento);

il 30 settembre 2014, il Consiglio regionale della Puglia ha approvato, con voto unanime, la legge sulla tutela delle donne pugliesi affette da endometriosi. La Puglia, dunque, risulta essere la seconda Regione, dopo il Friuli-Venezia Giulia, ad adottare una simile disposizione normativa;

inoltre, da notizie di stampa del 29 ottobre 2014 («il Fatto Quotidiano»), si apprende che il comitato «Taranto Lider» ha chiesto, mediante esposto alla competente procura territoriale, di indagare sull'esistenza di un nesso causale tra le emissioni nocive dell'Ilva e della zona industriale di Taranto e l'incidenza della diffusione dell'endometriosi in Puglia, specie nel tarantino;

nonostante l'inserimento dell'endometriosi nell'elenco delle malattie invalidanti da parte dell'Inps, non è ancora occorsa un'utile e correlativa modifica ufficiale della tabella nazionale delle malattie invalidanti, la cui ultima pubblicazione risale al decreto del Ministro della sanità n. 329 del 28 maggio 1999 (modificato dal decreto ministeriale 21 maggio 2001, n. 296, recante «Regolamento di aggiornamento del decreto ministeriale 28 maggio 1999, n. 329, recante norme di individuazione delle malattie croniche e invalidanti ai sensi dell'articolo 5, comma 1, lettera a) del decreto legislativo 29 aprile 1998 n. 124»), in modo da garantire un'efficace e fattiva tutela a livello lavorativo, clinico-sanitario, sociale ed esistenziale delle donne affette da tale patologia;

considerato che sul tema, in data 22 novembre 2013 è stato presentato l'atto di sindacato ispettivo 4-01159 che, ad oggi, non ha ricevuto risposta,

si chiede di sapere:

quali misure il Ministro in indirizzo intenda assumere, considerate soprattutto le recenti evidenze, affinché l'endometriosi sia unanimemente dichiarata quale malattia cronica ed invalidante a livello clinico, sociale e professionale, in modo tale da garantire il diritto all'esenzione dal costo

per le prestazioni di assistenza sanitaria, nonché un'adeguata assistenza ed univoca tutela nei confronti delle pazienti affette da tale patologia;

se, nell'ambito delle proprie competenze, voglia intraprendere congiuntamente all'Inps, all'Inail, alla Fondazione italiana endometriosi, alle associazioni di pazienti e agli organismi operanti nel settore, iniziative volte a promuovere in maniera fattiva, concreta ed efficace campagne di informazione e sensibilizzazione relativamente alle caratteristiche, alla sintomatologia e alla diagnosi dell'endometriosi;

se non ritenga indispensabile un aggiornamento della tabella nazionale delle malattie invalidanti, la cui ultima pubblicazione risale al decreto del Ministro della sanità n. 329 del 28 maggio 1999, al fine del proficuo inserimento dell'endometriosi.

(3-01421)

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

BRUNI, ZIZZA, D'AMBROSIO LETTIERI, LIUZZI, PERRONE. –
Al Presidente del Consiglio dei ministri. – Premesso che:

la legge 7 aprile 2014, n. 56, recante «Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni», ha ridisegnato il ruolo delle Province, quali enti di area vasta, prevedendo termini ben precisi per il riordino delle funzioni diverse da quelle fondamentali alle stesse assegnate;

il comma 89 dell'art. 1 stabilisce che: «Fermo restando quanto disposto dal comma 88, lo Stato e le regioni, secondo le rispettive competenze, attribuiscono le funzioni provinciali diverse da quelle di cui al comma 85, in attuazione dell'articolo 118 della Costituzione, nonché al fine di conseguire le seguenti finalità: individuazione dell'ambito territoriale ottimale di esercizio per ciascuna funzione; efficacia nello svolgimento delle funzioni fondamentali da parte dei comuni e delle unioni di comuni; sussistenza di riconosciute esigenze unitarie; adozione di forme di avvalimento e deleghe di esercizio tra gli enti territoriali coinvolti nel processo di riordino, mediante intese o convenzioni. Sono altresì valorizzate forme di esercizio associato di funzioni da parte di più enti locali, nonché le autonomie funzionali. Le funzioni che nell'ambito del processo di riordino sono trasferite dalle province ad altri enti territoriali continuano ad essere da esse esercitate fino alla data dell'effettivo avvio di esercizio da parte dell'ente subentrante; tale data è determinata nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui al comma 92 per le funzioni di competenza statale ovvero è stabilita dalla regione ai sensi del comma 95 per le funzioni di competenza regionale»;

il comma 91 prevede che: «Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della medesima legge, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, lo Stato e le regioni individuano in modo puntuale,

mediante accordo sancito nella Conferenza unificata, le funzioni di cui al comma 89 oggetto del riordino e le relative competenze»;

il comma 92 stabilisce: «Entro il medesimo termine di cui al comma 91 e nel rispetto di quanto previsto dal comma 96, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'interno e del Ministro per gli affari regionali, di concerto con i Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, sono stabiliti, previa intesa in sede di Conferenza unificata, i criteri generali per l'individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative connesse all'esercizio delle funzioni che devono essere trasferite, ai sensi dei commi da 85 a 97, dalle province agli enti subentranti, garantendo i rapporti di lavoro a tempo indeterminato in corso, nonché quelli a tempo determinato in corso fino alla scadenza per essi prevista. In particolare, sono considerate le risorse finanziarie, già spettanti alle province ai sensi dell'articolo 119 della Costituzione, che devono essere trasferite agli enti subentranti per l'esercizio delle funzioni loro attribuite, dedotte quelle necessarie alle funzioni fondamentali e fatto salvo comunque quanto previsto dal comma 88. Sullo schema di decreto, per quanto attiene alle risorse umane, sono consultate le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative. Il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dispone anche direttamente in ordine alle funzioni amministrative delle province in materie di competenza statale»;

il termine, quindi, per l'individuazione delle funzioni oggetto di riordino e dei criteri generali per il trasferimento dei relativi beni e delle connesse risorse umane, finanziarie, strumentali ed organizzative agli enti subentranti alle Province scadeva il giorno 8 luglio 2014;

ben oltre tale scadenza, nella seduta della Conferenza unificata tenutasi in data 11 settembre, sono stati sanciti: 1) l'accordo di cui al comma 91 citato nella formulazione riportata nel relativo atto (atto rep. 106/CU dell'11 settembre 2014); 2) l'intesa di cui al richiamato comma 92 sullo schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'interno, e del Ministro per gli affari regionali e le autonomie, di concerto con i Ministri per la semplificazione e la pubblica amministrazione e dell'economia e delle finanze, concernente i criteri generali per l'individuazione dei beni e delle risorse finanziarie, umane, strumentali e organizzative connesse all'esercizio delle funzioni che devono essere trasferite dalle Province agli enti subentranti, nel testo allegato al relativo atto (atto rep. 107/CU dell'11 settembre);

a tutt'oggi, inspiegabilmente, non risulta ancora pubblicato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri necessario, nonostante lo Stato, al punto 10 dell'accordo, abbia assunto l'impegno ad adottarlo contestualmente alla sottoscrizione del medesimo accordo;

la mancata pubblicazione del decreto, in aggiunta alla circostanza che l'intesa e l'accordo, preliminari allo stesso decreto, erano stati sanciti in sede di Conferenza unificata già ad oltre due mesi di distanza dall'8 luglio 2014 (termine di scadenza per l'emanazione del decreto), sta comportando l'accumularsi di un notevole e dannoso ritardo rispetto ai termini

prescritti dalla legge n. 56 del 2014, nella considerazione che l'inosseranza di questi ultimi determinerà con ogni probabilità il rischio che le province, già oggetto di tagli assai rilevanti anche per effetto del decreto-legge 24 aprile 2014, n. 66, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2014, n. 89, recante «Misure urgenti per la competitività e la giustizia sociale», si troveranno nell'impossibilità, sotto il profilo finanziario, di continuare ad esercitare le funzioni oggetto di riordino, con forte pregiudizio per le comunità amministrative,

si chiede di sapere:

quali siano i motivi per i quali il Governo non abbia finora osservato i termini prescritti dalla legge n. 56 del 2014 e per i quali non è stato ancora pubblicato il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'art. 1, comma 92;

quali orientamenti intenda esprimere in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative voglia intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, per evitare i danni ai cittadini che si prefigurano a motivo del mancato rispetto della tempistica prescritta dalla legge n. 56 del 2014.

(3-01422)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

RAZZI. – *Ai Ministri dei beni e delle attività culturali e del turismo e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

sul lungomare sud di Pescara si trova una costruzione fatiscente e abbandonata da anni, il cui progetto iniziale prevedeva che fosse sede della Guardia di finanza;

il lungomare sud di Pescara è un'area di pregio e di forte impatto turistico che valorizza l'immagine della città e di tutta la regione Abruzzo;

la costruzione, divenuta tanto obsoleta quanto a parere dell'interrogante inutile, ne deturpa la bellezza e ne mortifica la destinazione turistica, considerato tra l'altro che si trova all'ingresso del porto turistico;

nelle vicinanze della struttura sorge il «ponte del mare», opera architettonica di grande valore artistico progettata dall'architetto Walter Pichler e dall'ingegner Mario de Miranda, che non può risplendere nella sua bellezza, poiché viene offuscato da quest'ultima;

le condizioni di degrado e di abbandono della struttura sono evidenti e vergognose, considerato che tale situazione perdura da lungo tempo e l'impegno economico che la stessa ha comportato,

si chiede di sapere quali orientamenti il Ministro in indirizzo intenda esprimere, in riferimento a quanto esposto e, conseguentemente, quali iniziative voglia intraprendere, nell'ambito delle proprie competenze, per porre rimedio all'annosa questione del palazzo della Guardia di finanza incompiuto nel lungomare turistico della zona sud di Pescara.

(4-02996)

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

nella città di Siena è prevista la chiusura della sezione di Polizia postale e del posto di Polizia ferroviaria;

la stazione ferroviaria rimarrebbe senza controllo e la soppressione della sezione di Polizia postale riserverebbe le indagini telematiche di pedopornografia, oltre ad altri tipi di attività, a personale non qualificato;

vi è molta preoccupazione da parte dei cittadini senesi per la sicurezza, soprattutto per quanto concerne il fatto che gli agenti della Polizia postale hanno dimostrato sempre grande competenza,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo intenda soprassedere alla chiusura;

se sia informato che il Consiglio comunale di Siena, unitamente al Consiglio provinciale, abbia approvato documenti di quasi tutte le forze politiche che richiedono la presenza degli uffici di Polizia sia postale che ferroviaria.

(4-02997)

STEFANO. – *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che a quanto risulta all'interrogante:

in riferimento alla procedura di Valutazione di impatto ambientale ID'VIP 1805, Gasdotto Albania-Italia, proponente Trans Adriatic Pipeline (TAP) AG Italia, con nota DVA 2014-0007449 del 18 marzo 2014, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Direzione generale per le valutazioni ambientali chiedeva al proponente Trans Adriatic Pipeline AG Italia di rispondere ad una richiesta di integrazione documentale, *ex art.* 26 del decreto legislativo n. 152 del 2006, allo «Studio di Impatto Ambientale e Sociale», predisposta dalla Commissione Tecnica di Valutazione Ambientale identificata al prot. CTVA-2014-0000832 del 7 marzo 2014;

dalla nota DVA 2014-0007449 del 18 marzo 2014 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare si riporta testualmente che «le integrazioni di cui alla summenzionata nota della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS dovranno essere forniti entro 45 giorni naturali e conclusivi a partire dalla data di trasmissione della presente ... Si precisa che le integrazioni dovranno essere trasmesse secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di Vas e Via ai sensi del D.Lgs 152/2006" ... Stante la natura e la significatività della documentazione richiesta, codesta società dovrà provvedere a depositare la documentazione tecnica che verrà predisposta a seguito della presente nota presso gli Uffici, a tale scopo deputati, delle amministrazioni di cui al comma 3 dell'art. 23 del Dlgs 152/2006 e s.m.i. dandone comunicazione a mezzo di nuovi annunci a mezzo stampa»;

il firmatario del presente atto di sindacato ispettivo, in data 8 settembre 2014, presentava istanza di accesso agli atti al Ministero in indi-

rizzo, protocollata in entrata con DVA-2014-0028650 del 9 settembre 2014, richiedendo copia delle richieste di integrazioni *ex art.* 26, comma 3 del decreto legislativo n. 152 del 2006 eventualmente avanzate dal Ministero o altri Ministeri a Trans Adriatic Pipeline AG Italia, con indicazione della data di notifica al proponente stesso e l'indicazione delle date e dei numeri di protocollo attribuiti alle risposte di TAP alle richieste menzionate;

con nota protocollata DVA-2014-0029073 dell'11 settembre 2014 il Ministro in indirizzo rispondeva che la direzione aveva fatto richiesta di integrazioni con nota DVA-2014-007449 del 18 marzo 2014 a cui la società TAP ha provveduto a dare riscontro con due note: la DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014 e la DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014;

tuttavia, nel decreto del Ministro in indirizzo (decreto ministeriale 0000223 dell'11 settembre 2014) si legge: «Vista la nota del 17.04.2014, acquisita con prot. DVA-2014-0012560 del 02.05.2014 con cui la Società TAP AG Italia ha trasmesso documentazione integrativa a seguito di quanto richiesto dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali con nota prot. DVA-2014-0007449 del 18.03.2014»;

nel parere della Commissione tecnica di valutazione ambientale (PRR-1596-29082014) si legge: «Vista la nota DVA-2014-13131 del 07.05.2014 (CTVA-2014-1547 del 12/05/2014) con cui la Direzione trasmette alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la documentazione integrativa predisposta dalla Società proponente a seguito delle summenzionata richiesta di integrazioni, trasmessa dalla stessa Società in data 17/04/2014, e quindi prima della scadenza dei termini concessi, e acquisita al Prot. DVA-2014-12560 del 02/05/2014»;

il Ministero dell'ambiente sembra quindi affermare, in alcuni atti, che le integrazioni di TAP sono state protocollate con DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014 e DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014, mentre, in altri, afferma che le integrazioni sono state depositate con nota prot. DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014;

sia nel decreto ministeriale 0000223 dell'11 settembre 2014 che nel parere della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale PRR-1596-29082014 si afferma che le integrazioni sono state trasmesse da TAP in data 17 aprile 2014. Tale affermazione presenta elementi di criticabilità, a parere dell'interrogante, in quanto risulterebbe che TAP abbia esitato 3 diverse risposte alla richiesta di integrazione inviata dal Ministero in oggetto, ossia: la DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014, la DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014 e la DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014;

considerato che a quanto risulta all'interrogante:

la DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014 consta in una nota di accompagnamento alla trasmissione della documentazione integrativa che il legale rappresentante di TAP, dottor Giampaolo Russo, firmava in data 17 aprile 2014, ma che non risulta inviata secondo il previsto e obbligato si-

stema PEC, dal momento che perveniva all'autorità ministeriale richiedente nelle seguenti modalità: in data 30 aprile 2014, alle ore 12.21, Alessia Fiore, che risulterebbe allo scrivente essere Head of Licensing – Institutional Relations, Licensing & Regulatory Affairs presso E.ON Italia SpA, e dunque una dipendente di E.ON Italia SpA, società che detiene una consistente partecipazione azionaria in TAP, ha inviato tramite *e-mail* a Paolo Candidi (architetto e consulente del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per le procedure di VIA, svolgente attività di supporto tecnico-scientifico presso il Ministero nell'ambito dell'inquinamento acustico e delle valutazioni di impatto ambientale), l'istanza di accompagnamento alle integrazioni; successivamente, sempre tramite *e-mail*, lo stesso giorno, alle ore 13.20, il suddetto Paolo Candidi ha inoltrato la *e-mail* ricevuta da Alessia Fiore a Monica Panella, responsabile dell'ufficio protocollo presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. Ulteriormente, non viene specificato in quale modo e da parte di chi sia stata effettivamente depositata la documentazione integrativa richiesta ma viene data per acquisita e, quindi, protocollata con numerazione DVA-2014-0012495;

con protocollo in ingresso DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare veniva protocollata la posta elettronica certificata inviata martedì 29 aprile 2014, alle ore 14:45, da TAP Italia alla Direzione generale per la tutela del territorio e delle risorse idriche del Ministero avente ad oggetto «Trasmissione documentazione integrativa in relazione alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/06 e s.m.i. in riferimento al progetto». Questo messaggio, privo di contenuto, ha in allegato *file* sprovvisti di firma digitale e palesa una incongruenza nella numerazione dei protocolli poiché la DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014, con timbro a data del Ministero dell'ambiente del 30 aprile 2014, risulta con un numero di protocollo precedente rispetto a quello della DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014 ricevuto tramite posta certificata il 29 aprile 2014;

nel parere della Commissione tecnica di verifica di impatto ambientale PRR-1596-29082014, pag. 17, terzo capoverso, il protocollo in ingresso DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014 viene definito come «documentazione integrativa predisposta dalla Società proponente a seguito delle summenzionata richiesta di integrazioni, trasmessa dalla stessa Società in data 17/04/2014, e quindi prima della scadenza dei termini concessi...», ma il contenuto della DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014, che si assume trasmessa da TAP il 17 aprile 2014, presenta contenuti praticamente identici a quelli della DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014, si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo possa motivare la discrasia nell'individuazione della documentazione integrativa predisposta da TAP che, in alcuni atti del Ministero, risulta essere la DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014, mentre, in altri, come nella risposta di accesso agli atti fornita all'interrogante in data 11 settembre 2014, non viene citata, venendo indivi-

duata nel binomio DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014 e DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014;

se sia a conoscenza della modalità con le quali si è proceduto a protocollare la nota DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014, avvenuta senza il richiesto utilizzo della posta elettronica certificata e avvalendosi, in modo a parere dell'interrogante non ortodosso, di alcuni dipendenti del ministero stesso;

se non ritenga opportuno fare chiarezza sui tempi, i criteri e le modalità adoperati nell'ambito dell'attribuzione numerica dei protocolli DVA-2014-0012495 del 30 aprile 2014, DVA-2014-0012533 del 2 maggio 2014 e DVA-2014-0012560 del 2 maggio 2014 alla luce delle criticità e incongruenze rilevate dallo scrivente;

se non ritenga altresì opportuno attivarsi per provvedere ad annullare il parere di VAS-VIA alla luce delle opacità emergenti e della mancata corrispondenza dei requisiti delle «Specifiche tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di Vas e Via ai sensi del D.Lgs 152/2006» così come richiesto dallo stesso Ministero con DVA 2014-0007449 del 18 marzo 2014.
(4-02998)

ZIZZA. – Al Ministro delle politiche agricole alimentari e forestali. –
Premesso che:

con specifica delibera comunale n. 275 del 14 ottobre 2014 il sindaco del Comune di Ostuni, in provincia di Brindisi, ha sollecitato il Governo, l'Assessore regionale all'Agricoltura e la Provincia di Brindisi, ognuno per la sua competenza, in merito ai gravissimi disagi subiti dagli operatori agricoli a causa dell'intensificarsi degli attacchi di stormi di uccelli alle colture in fase di maturazione e in particolar modo alle olive, compromettendo in gran parte l'economia degli operatori;

la città di Ostuni e tutto l'entroterra è una delle aree con il più alto numero di coltivazioni e produzione di olio, importante risorsa economica per molte famiglie,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza di quanto esposto e quali iniziative di competenza voglia assumere per fronteggiare i suddetti disagi degli agricoltori.
(4-02999)

MUNERATO. – Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'interno. – Premesso che:

secondo quanto riportato da fonti informative accreditate, il Centro Studi Sintesi – Istituto di ricerca sociale ed economica ha stimato che, in base agli effetti delle manovre degli ultimi 4 anni, i Comuni più colpiti dai tagli, arrivati a ridurre fino al 70 per cento i trasferimenti, si trovano al Nord, con Lodi, Brescia e Lecco in testa alla graduatoria dei capoluoghi di provincia e Venezia e Milano in quella delle grandi città;

il decreto-legge n. 78 del 2010, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 122 del 2010, intitolato «Misure urgenti in materia di stabilizza-

zione finanziaria e di competitività economica» (cosiddetta «manovra Monti»), varata all'inizio della crisi, a cui si sono aggiunte la prima *spending review* realizzata dal Governo Monti con decreto-legge n. 95 del 2012, e la *spending review bis*, con la legge n. 135 del 2012, di conversione dello stesso decreto, recante disposizioni urgenti per la revisione della spesa pubblica, e, infine, il decreto-legge n. 66 del 2014, il cosiddetto «Irpef-*spending review*», del Governo Renzi, costituiscono i principali provvedimenti di intervento nella finanza pubblica che, negli ultimi 4 anni, hanno operato con manovre strutturali, affinché la riduzione di risorse decisa nel 2010 si riflettesse anche sugli anni successivi, in modo che le risorse, una volta tagliate, non fossero più reintegrate;

in questo modo, a parere dell'interrogante una sbagliata distribuzione dei tagli, anche se utilizzata una sola volta, si riflette su tutti i bilanci successivi e conseguentemente sulle richieste fiscali che i Comuni presentano ai cittadini per poter recuperare le risorse perse, rivelando così l'incapacità dei costi *standard* di saper operare una distinzione tra Comuni virtuosi e non;

tra tutti i diversi metodi utilizzati in questi anni, nessuno è riuscito ad individuare i Comuni da premiare e quelli da punire attraverso i tagli dei trasferimenti statali, nonostante tutti i Governi, dal 2008 ad oggi, si siano impegnati in tal senso: ciò si è infatti verificato sia con i tagli lineari proporzionali ai trasferimenti nel 2010 del decreto-legge n. 201 del 2011, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 214 del 2011, «salva Italia», che ha scelto di misurare la stretta in base al gettito che ogni Comune avrebbe ottenuto dalla nuova imposta, sia con la già citata *spending review* del 2012, che ha imposto ad ogni Comune un conto proporzionale alla propria spesa per consumi intermedi;

il maggior problema che si rileva in un quadro frastagliato come quello italiano è infatti l'impossibilità di riscontrare fra i Comuni dei livelli di servizi più o meno omogenei, dove una mancata spesa non è indice di efficienza ma piuttosto indicazione del malfunzionamento o, addirittura, della totale mancanza del servizio;

seppur sia stato individuato lo strumento molto più adeguato dei «fabbisogni *standard* », che dovrebbero misurare il giusto costo delle attività comunali e su quella base distribuire le risorse disponibili, il processo per la quantificazione, operata dalla Sose-Soluzioni per il sistema economico SpA in collaborazione con l'Istat e l'Ifel (Istituto per la finanza e l'economia locale), è ancora lungo e i risultati al momento hanno solo valore statistico, poiché necessitano di aggiornamento, in quanto i numeri sono ancora riferiti al 2010;

in totale, quindi, negli ultimi anni si sono tagliati fondi per importi pari al 43 per cento dei vecchi trasferimenti ai Comuni (nei capoluoghi di provincia il taglio è del 46 per cento), ma i risultati reali sono assai diversi da ente a ente: come già accennato, per Lodi, Brescia e Lecco il costo cumulato delle manovre ha raggiunto il massimo, arrivando a trattenere anche più del 70 per cento delle somme che lo Stato assicurava nel 2010,

mentre a Caserta, Messina e Cosenza i tagli oscillano tra il 19 e il 30 per cento;

tra i grandi Comuni, a pagare di più sono Venezia, con tagli pari al 66 per cento dei trasferimenti 2010, e Milano, con il 63 per cento, mentre Roma è a metà classifica con una riduzione del 48 per cento e Palermo e Napoli sono in fondo alla lista con una riduzione, rispettivamente, del 33 per cento e del 31 per cento;

in media, quindi, i Comuni del Sud, caratterizzati da un gettito fiscale più povero, hanno potuto e possono contare su trasferimenti statali maggiori, quindi il taglio percentuale risulta più contenuto;

da ultimo, la legge di stabilità all'esame del Parlamento prevede ulteriori misure di contenimento della spesa pubblica per gli anni 2015-2018, parallelamente alla ridefinizione del patto di stabilità interno, ai fini della realizzazione degli obiettivi di finanza pubblica: in particolare, il provvedimento stabilisce il concorso di Province, Comuni e Città metropolitane al contenimento della spesa pubblica attraverso una riduzione della loro spesa corrente, per un importo complessivo di 2.200 milioni per il 2015, 3.200 milioni per il 2016 e 4.200 milioni a decorrere dall'anno 2017;

per tali importi ripartito tra gli enti, in modo da prevedere per i Comuni, in particolare, 1.200 milioni di euro di risparmio a decorrere dal 2015, si prevedono tagli di pari entità conseguiti direttamente attraverso la riduzione di pari importo del fondo di solidarietà comunale,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non ritengano opportuno provvedere, nell'ambito delle proprie competenze, ad un ribilanciamento delle modalità di revisione della spesa pubblica, modulato in base a parametri più equi che tengano in debito conto, nella ripartizione dei tagli, e quindi dei rispettivi fondi di solidarietà spettanti ad ogni Comune, del virtuoso comportamento finanziario degli enti.

(4-03000)

MANCONI. – *Al Ministro degli affari esteri e della cooperazione internazionale.* – Premesso che:

il consigliere d'ambasciata Michael L. Giffoni è stato il primo ambasciatore italiano in Kosovo, incarico che egli ha ricoperto per oltre 5 anni;

il consigliere Giffoni ha potuto svolgere tale incarico in virtù della sua ventennale esperienza nei Balcani, per la quale ha avuto, tra l'altro, numerosi riconoscimenti;

successivamente il medesimo Giffoni ha diretto l'unità per il nord Africa del Ministero degli affari esteri;

il 7 febbraio 2014 il consigliere Giffoni è stato convocato dalla Direzione generale per le risorse e l'innovazione del Ministero e, senza essere stato preventivamente ascoltato, gli è stato comunicato di essere destinatario di un provvedimento di sospensione cautelare;

tale provvedimento era da ricondurre a un suo presunto coinvolgimento in una vendita di falsi visti scoperta dalla missione europea in Kosovo «Eulex»;

i responsabili del crimine sono stati individuati in un gruppo di falsari e malavitosi kosovari, successivamente arrestati, supportato da un impiegato infedele dell'ambasciata italiana;

prima di adottare il provvedimento di sospensione il Ministero ha disposto un'ispezione nella sede diplomatica di Pristina, ispezione che ha avuto luogo senza interpellare né prima né dopo il consigliere Giffoni e senza ascoltare i giudici kosovari o i funzionari Eulex incaricati del caso;

dopo aver adottato il provvedimento di sospensione il Ministero ha deferito il caso ad una commissione disciplinare;

il 16 giugno 2014 la commissione disciplinare ha deliberato, decidendo a maggioranza e non all'unanimità, la destituzione del consigliere Giffoni *ex art.* 84 del decreto del Presidente della Repubblica n. 3 del 1957, sanzionata poi con decreto ministeriale n. 1116 del 1º luglio 2014;

considerato che:

la sospensione dal servizio è un provvedimento facoltativo, come recita la rubrica dell'art. 92 dello stesso decreto del Presidente della Repubblica, cioè «Sospensione cautelare facoltativa»;

in nessuna fase del procedimento descritto il consigliere Giffoni è stato sentito da Eulex o dalle autorità kosovare;

tali autorità non hanno avvertito la necessità di ascoltarlo nemmeno come persona informata dei fatti, né è stata avanzata richiesta di rogatoria nei suoi confronti;

il consigliere Giffoni è stato iscritto come atto dovuto nel registro degli indagati dalla Procura di Roma ma tale Procura, ritenendo probabilmente il caso immeritevole di iniziative più stringenti, non ha inviato alcun avviso di garanzia né ha sottoposto lo stesso consigliere Giffoni ad interrogatorio di garanzia, limitandosi ad acquisire informazioni sommarie attraverso gli organi di Polizia giudiziaria;

contro il provvedimento di destituzione, Giffoni ha presentato ricorso al TAR del Lazio che, dopo un rinvio del 16 ottobre 2014, si pronuncerà solo il prossimo 16 aprile 2015;

anche in conseguenza degli eventi descritti le condizioni psicologiche e fisiche del consigliere Giffoni si sono aggravate,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza dei fatti descritti;

se le procedure che hanno portato alla destituzione del consigliere Giffoni abbiano pienamente rispettato il diritto del funzionario a difendersi;

se le responsabilità accertate e documentate del consigliere Giffoni siano tali da giustificare l'adozione di un provvedimento grave come la destituzione;

se possa fornire elementi ulteriori in ordine alla vicenda.

(4-03001)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, le seguenti interrogazioni saranno svolte presso le Commissioni permanenti:

12^a Commissione permanente (Igiene e sanità):

3-01421, della senatrice Donno ed altri, sull'inserimento dell'endometriosi tra le malattie croniche invalidanti;

13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali):

3-01420, del senatore Cardello, sulla tutela del territorio del Cilento in relazione al progetto del metanodotto «Sealine Tirrenica».

Interpellanze, ritiro

È stata ritirata l'interpellanza 2-00220, del senatore Centinaio ed altri.

Interrogazioni, ritiro

È stata ritirata l'interrogazione 4-02982, del senatore Manconi.

Avviso di rettifica

Nel Resoconto stenografico della 350^a seduta pubblica del 12 novembre 2014, a pagina 31, alla penultima riga del quarto capoverso, prima delle parole: «da gregari» aggiungere la seguente: «non».

