

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XV LEGISLATURA —————

**Mercoledì 3 ottobre 2007**

**227<sup>a</sup> e 228<sup>a</sup> Seduta Pubblica**

---

## **ORDINE DEL GIORNO**

**alle ore 9**

**I. Esposizione economico-finanziaria del Ministro dell'economia e delle finanze.**

**II. Discussione delle mozioni nn. 135 del senatore Castelli ed altri, 138 del senatore Mantica ed altri, 144 del senatore Mazzarello ed altri, 145 del senatore Cicolani ed altri e 146 del senatore Buttiglione ed altri, sul piano industriale di Alitalia con particolare riguardo all'aeroporto di Malpensa (*testi allegati*).**

**alle ore 16**

**Discussione delle mozioni nn. 124 del senatore D'Onofrio ed altri, 141 e 143 del senatore Calderoli ed altri, sul Vice Ministro dell'economia e delle finanze Visco (*testi allegati*).**

## **MOZIONI SUL PIANO INDUSTRIALE DI ALITALIA CON PARTICOLARE RIGUARDO ALL'AEROPORTO DI MALPENSA**

(1-00135) (12 settembre 2007)

CASTELLI, GALLI, CALDEROLI, LEONI, PIROVANO, FRUSCIO, STIFFONI, STEFANI, POLLEDRI, DAVICO, DIVINA, FRANCO Paolo. – Il Senato,

premessi che:

le linee guida del piano industriale 2008-2010 di Alitalia, approvate dal Consiglio di amministrazione in data 30 agosto 2007, sono state definite dagli stessi vertici aziendali come misure atte a garantire solo la «sopravvivenza e transizione» dell'azienda allo scopo di mantenere nel breve periodo la continuità dell'operato aziendale. Le stesse in realtà modificano profondamente le strategie aziendali fino ad oggi perseguite, facendo registrare importanti cambiamenti relativi al posizionamento competitivo di Alitalia, che si estendono anche a medio-lungo termine, con effetti dannosi per l'intero sistema del trasporto aereo nazionale;

la scelta di ridimensionare la rete di collegamenti a lungo raggio sull'*hub* di Malpensa a vantaggio di Fiumicino, come ipotizzato nel nuovo piano industriale prospettato, ha suscitato interrogativi sul futuro della compagnia aerea nazionale, che su Malpensa ad oggi ha concentrato circa il 46% del proprio traffico, e fa ritenere di conseguenza che l'obiettivo ormai dichiarato sia quello di un ridimensionamento che in concreto comporterà una ulteriore e irreversibile marginalizzazione della compagnia aerea nazionale, pregiudicando definitivamente la crescita economica del Paese;

le strategie di intervento rappresentano un chiaro segnale di rinuncia da parte della compagnia aerea nazionale di competere con i grandi vettori europei, allontanando definitivamente l'Italia, ed in particolare il Nord con il suo sistema di piccole e medie imprese, dai traffici economici mondiali; queste ultime, è bene ricordarlo, sono in numero quasi triplo nell'area di Malpensa rispetto ai dati di riferimento dell'area di Fiumicino;

il progetto di rilancio prospettato della compagnia aerea Alitalia, in base alle indicazioni contenute nel nuovo piano industriale, risulta poco credibile, essendo contrario ad ogni logica di mercato ed in controtendenza rispetto ai dati che indicano una costante crescita dell'aeroporto lombardo;

i dati relativi al traffico intercontinentale di Malpensa indicano chiaramente che il mercato principale per questi voli è concentrato nel Nord del Paese. Infatti, rivolgendo l'attenzione su arrivi e partenze per i Paesi al di fuori dell'Unione europea, i voli di Malpensa sono 18.347, cioè rappresentano il 76%, contro i 5.680 di Fiumicino, corrispondenti

al solo 24%, quest'ultimo caratterizzato per i due terzi del traffico Alitalia da voli nazionali;

l'area aeroportuale di Malpensa raccoglie circa 1.296.800 imprese attive (24%) ed i tassi di crescita dell'*hub* aeroportuale, che nel periodo 2002-2006 hanno toccato un valore dell'8%, sono superiori a quelli di numerosi *hub* europei, ed in particolare di Fiumicino che nello stesso periodo è cresciuto mediamente del 4,5%; una crescita, quella di Malpensa, confermata anche dai positivi risultati vicini al 10% nel primo semestre 2007. Nello stesso periodo il traffico merci è cresciuto del 23%, facendo vincere a Malpensa il premio Air Cargo of Excellence 2007 per la qualità dei servizi erogati;

la scelta di puntare sullo sviluppo di Fiumicino per la sopravvivenza della compagnia aerea nazionale sembrerebbe essere dettata da ragioni politiche piuttosto che industriali, dal momento che il piano di Alitalia non tiene conto di un'evidenza, cioè della grande fetta di mercato concentrata nel Nord del Paese. Circa il 70% dei biglietti *business*, infatti, è venduto nel nord-ovest del Paese e solo nel primo semestre 2007 si è registrato un significativo aumento del traffico passeggeri (+ 9,5%), in gran parte determinato dalle rotte intercontinentali;

secondo le rilevazioni dell'AEA, l'associazione delle compagnie aeree europee, Malpensa, nel primo semestre 2007, è risultato l'aeroporto più puntuale d'Europa, mentre l'aeroporto di Fiumicino figura al nono posto; una *performance* resa possibile anche da un adeguato sistema di smistamento bagagli che gestisce circa 7.000 bagagli l'ora, con 4.700 valigie in transito, frutto questo di ingenti investimenti programmati dalla SEA, che non ha corrispondenze significative da parte di AdR (Aeroporti di Roma);

la compagnia aerea nazionale aveva programmato in passato la sua presenza strategica su Malpensa quale elemento fondamentale e imprescindibile della propria strategia industriale, ottenendo da parte di SEA importanti investimenti in termini di infrastrutture, proprio per garantire ad Alitalia un appoggio logistico finalizzato a competere con le principali compagnie concorrenti presenti sul mercato, con l'obiettivo di raggiungere uno sviluppo complessivo di tutto il sistema aeroportuale del Paese, la scelta ingiustificata dal punto di vista industriale di rinunciare al ricco mercato del Nord, comporterà un sottoutilizzo di questi investimenti, riducendo ulteriormente i margini operativi dell'Alitalia a tutto vantaggio delle compagnie aeree concorrenti;

il ridimensionamento della attività sull'aeroporto di Malpensa rappresenta quindi un serio e reale ostacolo al rilancio competitivo della compagnia aerea Alitalia, che dall'avvio delle procedure di gara per la privatizzazione si è fortemente indebolita, perdendo oltre 400 milioni di euro di liquidità, circa 1,5 milioni di euro al giorno, con un incremento dell'indebitamento netto dell'1,5% nel solo mese di luglio;

tale ridimensionamento rappresenta inoltre un serio e reale ostacolo anche allo sviluppo del gruppo SEA, che dovrà tra l'altro valutare, in

stretta correlazione con quanto annunciato da Alitalia, il rischio di una riduzione dei propri livelli occupazionali,

impegna il Governo:

a respingere, in qualità di azionista, gli orientamenti previsti dal piano industriale proposto da Alitalia, in quanto incompatibili con le logiche industriali, come già evidenziato in premessa, e totalmente al di fuori dei criteri di mercato oggettivi, con il rischio che gli effetti conseguenti producano un forte danno economico al sistema Paese ed in primo luogo al Nord, ed irrazionali rispetto sia agli investimenti fino ad oggi sostenuti in favore del trasporto aereo nazionale ed in particolare dell'aeroporto di Malpensa, sia al conseguente e grave deprezzamento del valore industriale di Alitalia in questa delicata fase di privatizzazione.

(1-00138) (18 settembre 2007)

MANTICA, MARTINAT, PONTONE, BUTTI, CARUSO, MENARDI, VALDITARA, BORNACIN. – Il Senato,

premessi che:

nelle linee guida del piano industriale 2008-2010 di Alitalia, approvate dal Consiglio di amministrazione in data 30 agosto 2007, sono state definite misure tese a mantenere la continuità aziendale di Alitalia;

le misure approvate dal Consiglio di amministrazione introducono importanti cambiamenti che, nel medio-lungo termine, prevedono notevoli modifiche alla struttura aziendale;

la misura più drastica è la scelta del ridimensionamento della rete di collegamenti a lungo raggio dell'*hub* di Malpensa, con un concreto ridimensionamento della compagnia di bandiera nazionale ed una notevole diminuzione dei voli aerei intercontinentali dall'aeroporto lombardo;

il numero di passeggeri del Nord Italia nell'anno 2005 si è attestato a circa 52,6 milioni, di cui circa 17,2 milioni su rotte domestiche, con una distribuzione nel Paese che vede nel Nord Italia concentrarsi il 46 per cento del totale, il 33 per cento nel Centro ed il restante 21 per cento nel Sud;

gli studi relativi alle previsioni di crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del Nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021;

la propensione al traffico internazionale del Nord Italia, e particolarmente dell'area milanese, è pari a più di un quarto del totale nazionale;

le elaborazioni sui dati dell'Annuario 2000 Traffico aereo passeggeri IATA dimostrano che il valore dei biglietti venduti per voli internazionali nel Nord Italia ammonta a 3.119 milioni di euro nel 1999 (70 per cento) e che il valore dei biglietti venduti per voli domestici ammonta a 1.331 milioni di euro 1999 (30 per cento);

Malpensa è il quinto *hub* d'Europa, con 38 destinazioni servite;

sono stati conseguiti importanti traguardi sia in termini di traffico, sia di aumento delle destinazioni e di acquisizione di compagnie aeree, tanto per il Sistema aeroportuale lombardo quanto per il singolo scalo

di Malpensa, portando ad una crescita del traffico del 23,8 per cento tra il 2002 e il 2006 e dell'11 per cento nel solo 2006: più del doppio rispetto alla media europea;

tra il 2002 e il 2005 si è registrata la crescita del 39 per cento del traffico merci dell'aeroporto di Malpensa, con nuovi voli *cargo* diretti su importanti scali come Taipei, Abu Dhabi e Kuala Lumpur, che si aggiungono ad una rete di collegamenti diretti *all cargo* comprendente tra gli altri anche Hong Kong, Seul, Tokyo, New York, Dubai, Shanghai, eccetera, con la presenza dei maggiori operatori internazionali quali Cathay Pacific, Korean, China Airlines, Etihad, Nippon Cargo, Fedex, eccetera;

a Malpensa operano le principali compagnie aeree di tutto il mondo e negli ultimi tre mesi si sono aggiunti i grandi vettori dell'Estremo Oriente, di Nord e Sud America;

negli ultimi anni le compagnie estere stanno incrementando le destinazioni e la frequenza sull'aeroporto milanese, che attrae passeggeri che attualmente scelgono altri *hub* europei situati sulle rotte che passano per il Nord Atlantico e la Siberia;

è di questi giorni l'annuncio che Ryanair investirà 840 milioni di euro a Malpensa e che intende basare 12 nuovi aeroplani nell'aeroporto, con l'apertura di 50 rotte internazionali e 10 nazionali a basse tariffe;

insieme agli scali di Bergamo, Venezia, Genova, Torino, Bologna, Verona e Trieste, il sistema aeroportuale di Malpensa può offrire una rete integrata con lo sviluppo delle infrastrutture di questo territorio che garantirebbero una spinta economica all'intero Paese;

lo scalo di Malpensa attualmente riveste grande rilevanza attraverso: l'operatività di 175 destinazioni di linea (di cui 75 intercontinentali con 360 voli settimanali), oltre a 100 destinazioni *charter*, l'utilizzo di 75 vettori di linea passeggeri, 13 vettori *cargo* e circa 60 vettori *charter*, con un aumento dell'8,4 per cento dei movimenti totali dal 2005 al 2006;

il *trend* di sviluppo del sistema Linate-Malpensa dal 1995 ha registrato un andamento crescente con una percentuale pari al 97 per cento totale e, pur con discontinuità interne, ha comunque visto una crescita continua di Malpensa dal 1996 al 2000 (+500 per cento) ed un decremento contestuale di Linate, cui è seguito un *trend* opposto dovuto essenzialmente alla riallocazione a Linate di numerose rotte (decreto Bersani) e all'interruzione dell'accordo Alitalia-KLM che ha provocato la sospensione di alcune rotte intercontinentali operate da Alitalia da Malpensa attraverso aeromobili di KLM;

l'indotto che l'aeroporto ha generato sul territorio, affermandone il ruolo di uno dei principali impianti produttivi della Lombardia, con 12.800 addetti che lavorano nello scalo si stima essere intorno alle 80.000 persone circa;

l'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa produce il 31 per cento del Prodotto interno lordo;

nell'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa è attivo il 24 per cento delle imprese italiane;

l'area geografica di riferimento dell'aeroporto di Malpensa genera il 47 per cento dell'*import* e il 41 per cento dell'*export* dell'Italia;

la sola regione Lombardia, fondamentale bacino di produzione e di consumo, concentra nel proprio territorio il 36 per cento dell'*import* e il 28,5 per cento dell'*export* italiano, il 51 per cento degli investimenti esteri in Italia, una capacità di investimento italiano all'estero pari al 40 per cento, una presenza del 36 per cento di imprese italiane con partecipazione in imprese estere pari a circa 900 imprese con 206.000 addetti, oltre a una presenza del 35 per cento di imprese italiane a partecipazione estera pari a oltre 800 imprese con 250.000 addetti, nonché un'attrattività turistica pari a 9,4 milioni di arrivi turistici di cui oltre 4 milioni provenienti dall'estero;

l'aeroporto di Malpensa nel 2007 ha guadagnato il premio Air Cargo of Excellence per la qualità dei suoi servizi: puntualità, *customer service* e affidabilità contrattuale;

l'azienda SEA accompagna ormai da anni lo sviluppo dell'*hub* con investimenti che, nel quinquennio 2007-2012, prevedono oltre un miliardo di euro per l'ampliamento del *terminal* 1 dell'aeroporto e lo sviluppo delle infrastrutture *cargo*;

questi investimenti della SEA consentiranno un'ulteriore stabilizzazione dei movimenti a terra ed un maggiore incremento della qualità dei servizi per tempi e sicurezza; porteranno ad una riduzione dei tempi «taxi» degli aeromobili, che permetterà alle compagnie aeree di ridurre i costi di carburanti e di ottimizzare il lavoro;

questi investimenti andrebbero per il 75 per cento a favore di Alitalia;

il 22 aprile 2002 la Regione Lombardia, la Provincia di Milano, il Comune di Milano, l'Alitalia e la SEA hanno siglato un accordo, condiviso dal Ministero dei trasporti, che articolava gli obblighi dei soggetti coinvolti in tre successive fasi e nel quale erano condivisi: l'incremento delle destinazioni intercontinentali e del numero degli aerei di lungo raggio, lo sviluppo dell'offerta sui settori domestico e internazionale (breve/medio raggio), con conseguente incremento delle frequenze complessive, il riequilibrio delle basi operative del personale navigante operanti su Malpensa e Fiumicino, fino ad arrivare al 35 per cento a Milano nel 2006;

la scelta della compagnia di bandiera di ridurre drasticamente lo scalo milanese sembra dettata da ragioni più politiche che industriali, dal momento che non tiene conto del mercato economico del Nord del Paese: circa il 70 per cento dei biglietti *business* è venduto nel Nord-Ovest e nel primo trimestre 2007 il traffico passeggeri di Malpensa è aumentato del 9,5 per cento;

serve un piano economico-industriale per Alitalia che non penalizzi Malpensa, che non penalizzi l'Italia, che non comprometta il futuro industriale della compagnia,

impegna il Governo:

a respingere, nella sua funzione di azionista di riferimento, gli orientamenti previsti dal piano industriale approvato dal Consiglio di am-

ministrazione di Alitalia, in quanto rischiano di affossare definitivamente le possibilità di rilancio della compagnia di bandiera, penalizzare l'economia dell'intero Paese e produrre un danno economico irreversibile per la nazione.

(1-00144) (2 ottobre 2007)

MAZZARELLO, DONATI, RAME, PALERMO, BRUTTI Paolo, MANZIONE, ROSSI Fernando, FAZIO, ROILO, PELLEGATTA, SCALERA, BARBATO, ROSSI Paolo, BOSONE, PINZGER, PERRIN, NEGRI, RUBINATO, TONINI. – Il Senato,

premessi che:

la grave crisi gestionale e finanziaria in cui versa da troppi anni la compagnia aerea Alitalia ha portato alla definizione di un nuovo piano industriale per il triennio 2008-2010, realisticamente denominato «piano di sopravvivenza/transizione», volto a conseguire le condizioni per la prosecuzione delle attività in vista della ricerca di un partenariato con altre compagnie;

i rischi di chiusura di una società che riveste un ruolo strategico per l'intera economia nazionale, basti pensare alla forte attrazione turistica rivestita dal nostro Paese o alle ricadute in settori caratterizzati da elevati investimenti in tecnologia, con la conseguente notevole contrazione di forza lavoro che seguirebbe al fallimento della compagnia e la marginalizzazione del maggiore vettore nazionale nel mercato interno ed in quello internazionale, risultano ancora più ravvicinati a seguito della conclusione senza esito del primo bando di gara che prevedeva la cessione di una quota non inferiore al 30 per cento;

per Alitalia uno dei punti rilevanti del piano industriale è il rapporto del vettore con il sistema aeroportuale italiano;

nel nuovo piano sembra profilarsi una specializzazione nell'utilizzo dello scalo di Malpensa da parte del vettore di bandiera attraverso lo sviluppo di voli *cargo*, servizi *low cost* e voli punto-punto, al contempo concentrando i voli intercontinentali sullo scalo di Fiumicino;

occorrerà garantire comunque la possibilità di acquisire nuovi flussi di traffico da parte dello scalo di Malpensa ed il conseguente completamento degli investimenti già previsti negli atti di concessione;

la sussistenza di un sistema aeroportuale del Nord Italia, con almeno otto scali di medie dimensioni per traffico passeggeri e merci, può trovare anche nell'*hub* di Malpensa il suo punto di riferimento nell'ambito di specializzazione dei singoli scali, anche in considerazione del suo pieno inserimento nel sistema infrastrutturale del corridoio 5, in una logica di sistema con gli altri scali del Nord,

impegna il Governo:

a perseguire il processo di risanamento di Alitalia, auspicando un futuro della Compagnia inserito in un contesto di alleanze con vettori nazionali e internazionali, come previsto dagli indirizzi del Governo e dal piano industriale con adeguate garanzie per la tutela dell'occupazione;

a sollecitare il *management* a conseguire: a) un modello aziendale più agile e più efficiente; b) la costruzione di un polo manutentivo di eccellenza in grado di vendere i propri servizi anche a terzi; c) il recupero di relazioni industriali e criteri di gestione del personale che motivino i lavoratori al fine di salvare l'azienda anche con una verifica rigorosa ed approfondita delle strutture di amministrazione e direzione;

ad attivare tutte le azioni ed i provvedimenti necessari per un razionale sviluppo di tutto il sistema aeroportuale italiano attraverso la tempestiva definizione del piano degli aeroporti, determinando tutte le condizioni, anche attraverso il completamento degli interventi infrastrutturali necessari, per lo sviluppo delle potenzialità dell'aeroporto di Malpensa, indipendentemente dalle strategie della Compagnia di bandiera;

a ribadire l'esistenza di un interesse del Paese a preservare le caratteristiche e la vocazione dell'aeroporto di Malpensa e ad affrontare contestualmente, con gli enti territoriali interessati, la questione del sistema aeroportuale del Nord, del ruolo di Malpensa come scalo intercontinentale, fornendo le necessarie risposte per lo sviluppo del sistema infrastrutturale, per le compensazioni territoriali, per il completamento dell'accessibilità e per le prospettive occupazionali degli addetti nei nuovi scenari;

ad adottare interventi adeguati per affrontare e superare il problema della precarietà del lavoro nel settore del trasporto aereo;

a realizzare la valutazione ambientale strategica relativa agli interventi sugli aeroporti finalizzata alla riduzione dell'inquinamento e all'attenzione dell'impatto sul territorio;

ad avviare una politica organica e complessiva sul sistema del trasporto aereo italiano che riguardi tutti gli attori del sistema e che sia capace di intervenire, anche a livello legislativo, sulle questioni e sulle criticità tuttora presenti, promuovendo, sulla base del già citato piano degli aeroporti, la ricerca di un nuovo equilibrio e la piena valorizzazione delle varie aree del Paese.

(1-00145) (2 ottobre 2007)

CICOLANI, MARTINAT, FANTOLA, STIFFONI, CANTONI, BUTTI, LEONI, GRILLO, MAFFIOLI, GHIGO, GALLI. – Il Senato, premesso che:

dopo l'ultima ricapitalizzazione di Alitalia e i vari inutili tentativi di attuare piani industriali di risanamento, il Governo aveva intrapreso la scelta di attivare una procedura di vendita della compagnia aerea ad altri vettori;

a luglio 2007, il Governo aveva dovuto prendere atto del fallimento di detta procedura;

mentre si sviluppavano dette azioni, l'Alitalia, nel primo semestre 2007 perdeva 211 milioni di euro;

l'aggravarsi ulteriore della crisi economica e finanziaria della compagnia di bandiera induceva il Governo a procedere nella giornata del 31 luglio 2007 alla sostituzione dei vertici Alitalia, nominati solo pochi mesi



prima, con il compito di redigere un nuovo piano industriale che avesse come obiettivo quelli di «individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società. Tali soggetti dovranno essere impegnati a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e adeguatezza di servizio del trasporto aereo in Italia, riservandosi di valutare con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti»;

il Consiglio di amministrazione di Alitalia, in data 30 agosto 2007, ha presentato le linee guida del piano industriale, qualificandolo come un piano di «sopravvivenza/transizione», che assolva all'obiettivo di garantire la liquidità dell'azienda fino all'urgente esperimento di una nuova procedura di vendita;

nell'audizione presso l'8<sup>a</sup> Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato del 25 settembre 2007, il Presidente di Alitalia, dott. Maurizio Prato, ha affermato che il sovracosto per Alitalia della doppia alimentazione su Milano (Linate/Malpensa) è pari a circa 200 milioni di euro l'anno, e cioè circa la metà della perdita strutturale di Alitalia;

Alitalia è un'impresa quotata in borsa, che, per regole comunitarie, deve muoversi in un libero mercato senza la possibilità di provvidenze statali, e pertanto non può essere penalizzata da obblighi che non derivino da logiche di interesse aziendale, in quanto non potrebbero essere compensati;

nella stessa audizione il dott. Prato ha altresì affermato di voler rendere immediatamente disponibili gli slot non più strettamente necessari al traffico di Alitalia senza utilizzare il periodo di sospensione di norma accordato;

rilevato che:

l'impianto aeroportuale di Malpensa è stato indicato come uno dei due unici impianti intercontinentali del Paese dal Piano Generale dei Trasporti approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri del maggio 1986, e sempre riconfermato nei successivi aggiornamenti;

l'impianto aeroportuale intercontinentale di Malpensa è stato considerato, su proposta del Gruppo ad alto livello presieduto dal Vice Presidente della Commissione europea Christophersen, dal Consiglio europeo di Bruxelles del 1993, nodo aeroportuale chiave del sistema dei grandi *hub* aeroportuali europei e nel 1994 il Consiglio ha individuato un elenco di 11 progetti prioritari nel settore dei trasporti, successivamente elevati a 14 al Vertice di Essen, di cui tre riguardavano in modo diretto il nostro Paese, ed in particolare uno dei tre riguardava l'aeroporto di Malpensa;

l'inserimento dell'impianto aeroportuale di Malpensa, all'interno di tale elenco ha comportato anche un adeguato supporto economico da parte dell'Unione europea;

durante il semestre di Presidenza italiana dell'Unione europea nel 2003 è stato approvato il nuovo assetto delle Reti TEN e sono stati iden-

tificati 17 progetti comunitari al cui interno compaiono i tre Corridoi plurimodali che interessano direttamente il nostro Paese ed in particolare i Corridoi Rotterdam – Sempione – Novara – Genova (Corridoio dei due Mari), Lisbona – Torino – Milano – Trieste – Kiev (Corridoio 5) e Berlino – Monaco – Verona – Palermo (Corridoio 1) e tutti interessano direttamente il nodo aeroportuale di Malpensa, che è infatti nodo cerniera dei Corridoi;

nel 2004 il Parlamento europeo ha approvato le suddette nuove reti TEN garantendo anche un volano di risorse per le opere ubicate sui Corridoi fino ad una quota pari al 20% dei costi di investimento;

nella XIV Legislatura il CIPE nella seduta del 21 dicembre 2001 ha approvato il Piano decennale delle infrastrutture strategiche al cui interno erano previste una serie di interventi legati sia al completamento delle opere stradali, ferroviarie e metropolitane di accesso all'impianto aeroportuale di Malpensa, sia quelle di completamento delle reti ferroviarie e stradali ubicate sui Corridoi prima richiamati quali in particolare: a) accessibilità all'aeroporto intercontinentale di Malpensa; b) asse ferroviario ad alta velocità Torino-Milano-Verona-Venezia; c) asse ferroviario ad alta velocità Milano-Genova; d) asse stradale pedemontano piemontese-lombardo; e) asse autostradale Brescia-Bergamo-Milano;

considerato che:

è previsto uno sviluppo del trasporto aereo con un tasso di crescita almeno doppio di quello del PIL, e in questo quadro, occorre rilevare che la crescita del traffico passeggeri di Malpensa nel periodo 2002-2006 si attesta su un valore pari all'8 per cento, mentre il traffico merci ha avuto il più alto tasso di crescita in Europa (+ 25 per cento, dato 2007). Malpensa è inoltre vincitore del premio «Air cargo world of excellence» per la qualità dei servizi erogati;

gli studi relativi alle previsioni di crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del Nord Italia passerà, nel giro di 16 anni, da 49 milioni nel 2004 a 101 milioni nel 2021;

le elaborazioni sui dati dell'annuario 2000 del traffico aereo passeggeri Iata dimostrano che il valore dei biglietti venduti per voli internazionali nel Nord Italia è pari al 70 per cento del venduto e che il valore dei biglietti venduti per voli domestici è pari al 30 per cento;

l'indotto che l'aeroporto genera sull'economia regionale è assolutamente rilevante sia come fattore di occupazione, sia come motore economico e di innovazione tecnologica;

il Consiglio regionale della Lombardia nella seduta del 18 settembre 2007 ha adottato una delibera nel merito,

impegna il Governo:

a confermare l'interesse strategico per l'intero Paese degli *hub* intercontinentali di Malpensa e di Fiumicino;

a produrre di concerto con le Regioni del Nord Italia un *action plan* da cui si evincano i ruoli e le funzioni dei vari impianti aeroportuali gravitanti nelle rispettive Regioni, in modo da realizzare le opportune sinergie, anche in considerazione del modificato quadro dell'offerta di tra-

sporto aereo, nonché a presentare, in attuazione del Regolamento della CE 2408/92, in accordo con la Regione Lombardia, una proposta di ripartizione di traffico tra gli scali appartenenti al sistema aeroportuale lombardo;

a identificare un preciso Piano operativo che garantisca l'offerta organica delle infrastrutture legate all'accesso all'impianto aeroportuale;

a sbloccare tutte le opere già approvate dal CIPE nella XIV Legislatura, direttamente o indirettamente, collegate con l'aeroporto di Malpensa;

a confermare l'impegno di Alitalia di rendere immediatamente disponibili gli *slot* di cui oggi la compagnia dispone e ad intervenire presso l'Unione europea affinché vengano tutelati gli interessi delle Regioni, assegnando alle stesse il compito di intervenire nella definizione dei criteri di coordinamento aeroportuale per l'assegnazione degli *slot* negli scali ricadenti sul territorio regionale, nonché di partecipare al procedimento istruttorio di assegnazione delle bande orarie;

a predisporre con urgenza la revisione di tutti i trattati bilaterali extra Unione europea – ove non già gestiti a livello comunitario – in vigore tra l'Italia ed i Paesi terzi, onde garantire la designazione e l'operatività multipla di vettori italiani e comunitari e la possibilità dei vettori intercontinentali di operare direttamente su Malpensa;

a favorire, in ogni caso, l'azione degli organi comunitari competenti per l'urgente adozione di nuove e più ampie politiche europee di «*open sky*» a livello europeo, che consentano il servizio diretto di vettori comunitari verso destinazioni intercontinentali da tutti gli aeroporti dell'Unione europea, e pertanto anche da Malpensa.

(1-00146) (2 ottobre 2007)

BUTTIGLIONE, MAFFIOLI, MONACELLI, RUGGERI, MANINETTI, FORTE, NARO, LIBÈ, MARCONI, BACCINI, ZANOLETTI, POLI, CICCANTI, EUFEMI – Il Senato,

premessi che:

l'Alitalia versa da anni in una grave situazione di disagio che ne ha compromesso le potenzialità di autonomo sviluppo ed ha provocato nel tempo diversi interventi di sostegno da parte del Tesoro che ne è azionista di riferimento, sia nella forma dell'aiuto di Stato, sia successivamente in quella del prestito dell'azionista;

in base alla normativa europea che tutela la concorrenza ed il funzionamento del mercato non sono possibili ulteriori interventi pubblici;

è mancata un'efficace strategia di costruzione di un sistema aeroportuale integrato a sostegno della Alitalia stessa e della funzione di *hub* attribuita agli aeroporti di Fiumicino e di Malpensa;

il sistema aeroportuale italiano è probabilmente il più aperto di Europa consentendo con facilità il trasferimento di traffico dagli aeroporti nazionali verso *hub* situati in altri Paesi stranieri per le connessioni intercontinentali;

la situazione si è ulteriormente aggravata per l'incapacità decisionale manifestata dall'attuale Governo che ha perso un anno di tempo con una gara internazionale chiaramente destinata al fallimento perché non basata su realistici e trasparenti criteri di mercato;

il 31 luglio 2007 il Ministro dell'economia e delle finanze comunicava la designazione a Presidente dell'Alitalia del dott. Maurizio Prato dandogli mandato di provvedere ad individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della società;

il 25 settembre 2007 il Presidente dell'Alitalia presentava all'8ª Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato il Piano industriale 2008-2010 in cui si legge che questo è un «piano di sopravvivenza/transizione» caratterizzato dall'esigenza improcrastinabile e prioritaria di contenimento delle perdite e dall'assorbimento di cassa. Le azioni in esso contenute sono frutto di scelte obbligate, dettate da aspetti di carattere tecnico-economico dell'azienda ed orientate ad una forte discontinuità, visto il *trend* delle perdite accumulate e prospettiche nell'attuale assetto e la sua insostenibilità;

l'impossibilità per la compagnia nello stato attuale, sotto il profilo economico, di alimentare in modo efficiente e produttivo due *hub*;

la conseguente indifferibile esigenza di ridimensionare il posizionamento della compagnia e di modifica del suo assetto industriale, attraverso interventi sulla rete, sulla qualità del prodotto, sui costi operativi, sull'organizzazione dell'azienda, dichiarava che senza queste azioni l'azienda non può tecnicamente sopravvivere;

non è compito della politica porre vincoli che rendano del tutto impossibile un salvataggio che appare già di per se stesso obiettivamente difficile;

la gravità della situazione, del resto, non consente ulteriori perdite di tempo;

considerato, altresì, che:

il Paese ha sostenuto costi molto importanti di investimento per fare di Malpensa un grande aeroporto intercontinentale con funzioni di *hub*;

l'azienda SEA ha un programma di investimenti per il periodo 2007/2012 per un valore di circa un miliardo di euro per l'ampliamento del *terminal 1* e lo sviluppo delle strutture *cargo*;

i dati relativi all'aeroporto di Malpensa indicano una crescita costante;

da gennaio a luglio 2007 Malpensa ha registrato un incremento di passeggeri del 9,2%, *trend* di crescita che consentirebbe di passare da 21 milioni di passeggeri del 2006 ad oltre 23 milioni nel 2007;

per il trasporto delle merci, la domanda sempre più in aumento da parte delle imprese, determinata sia dal processo di internazionalizzazione che dall'interesse verso nuovi mercati, ha registrato nel primo semestre 2007 una crescita del 23% che ha fatto vincere a Malpensa il premio «Air cargo of excellence» 2007 per la qualità dei servizi erogati;

sin dal 1993 il Consiglio europeo ha considerato Malpensa un'infrastruttura chiave nel sistema dei grandi *hub* europei e lo scalo varesino costituisce un nodo di cerniera fra i tre corridoi plurimodali del nostro Paese nell'ambito delle reti TEN;

l'aeroporto di Malpensa è il quinto *hub* d'Europa con 38 destinazioni servite;

crece il numero delle avioilinee di tutto il mondo che frequentano l'aeroporto di Malpensa ed il volume di traffico che esso intermedia; si aprono nuove rotte *cargo* su scali come Taipei, Abi Dhabi e Kuala Lumpur con la presenza dei maggiori operatori internazionali fra i quali ricordiamo Cathay Pacific, Korean, China Airlines, Etihad, Nippon Cargo, FedEx eccetera;

un operatore come Ryanair ha annunciato la disponibilità ad investire 840 milioni di euro a Malpensa con l'apertura di 50 rotte internazionali e 10 nazionali;

l'aeroporto di Malpensa offre occupazione a 12.800 addetti che salgono a 80.000 con l'indotto ed ha una funzione traente per tutta l'economia lombarda ed italiana;

non è possibile e giusto rinunciare all'investimento fatto da tutto il Paese e dalla regione Lombardia sull'aeroporto di Malpensa che ha tutte le condizioni per risultare positivo e vincente sul mercato,

impegna il Governo:

a rispettare le decisioni aziendali necessarie per assicurare la sopravvivenza di Alitalia attraverso il Piano industriale 2008-2010 e a dare corso rapidamente alla privatizzazione di Alitalia per assicurarne lo sviluppo;

ad operare per dare coerenza al sistema aeroportuale nazionale tenendo conto e di Fiumicino e di Malpensa con Fiumicino come base principale di Alitalia e Malpensa come *hub* aperto alle grandi compagnie internazionali ed al *low cost*;

a proseguire nell'infrastrutturazione del sistema logistico di cui Malpensa è uno snodo fondamentale che deve essere meglio collegato con la rete stradale e ferroviaria in una ottica intermodale;

a dare applicazione al regolamento europeo CEE 95/93 e successive modificazioni coinvolgendo le Regioni nell'assegnazione degli *slot* e delle bande orarie modificando la normativa vigente che assegna questo compito esclusivamente ad Assoclearance;

a contrastare possibili comportamenti lesivi della concorrenza che impediscano a Malpensa di sfruttare pienamente la domanda internazionale rivolta verso questo aeroporto.

## **MOZIONI SUL VICE MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE VISCO**

(1-00124) (Testo 2) (2 ottobre 2007)

D'ONOFRIO, MATTEOLI, CUTRUFO, SCHIFANI, CASTELLI, STORACE, ZANOLETTI, CICCANTI, TREMATERRA. – Il Senato, considerato che:

la Procura di Roma, motivando l'archiviazione del procedimento penale nei confronti del vice ministro Visco, ha ritenuto di sottolineare che lo stesso ha avuto atteggiamenti mendaci nei confronti degli inquirenti e comportamenti illegittimi nei confronti del generale Speciale;

il Governo ha già proceduto alla sostituzione del Comandante generale della Guardia di finanza, generale Roberto Speciale;

con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, Padoa Schioppa, è stato «avvocato in via temporanea l'esercizio dei poteri già delegati al Vice Ministro, On. Prof. Vincenzo Alfonso Visco, limitatamente alle competenze relative alla Guardia di Finanza»,

impegna il Governo:

a trasformare in permanente la revoca al vice ministro Visco delle competenze relative alla Guardia di finanza;

ad invitare l'on. prof. Vincenzo Alfonso Visco a rassegnare le dimissioni da Vice Ministro dell'economia e delle finanze.

(1-00141) (25 settembre 2007)

CALDEROLI, DIVINA, PIROVANO, POLLEDRI, STIFFONI, GALLI, STEFANI, FRUSCIO, LEONI. – Il Senato,

premesso che:

nel provvedimento con cui la Procura di Roma ha chiesto l'archiviazione delle ipotesi di reato di abuso di ufficio e di minacce per il vice ministro Vincenzo Visco si legge fra l'altro:

«la condotta tenuta è illegittima, perché in violazione di specifiche norme di legge che non gli conferiscono il potere di disporre o di ordinare il trasferimento di ufficiali del Corpo». Visco ne «aveva la consapevolezza» e «volontariamente ha tenuto comportamenti anti giuridici»;

«sulla base dell'istruttoria svolta è pacifico che il vice ministro Visco abbia tentato di ottenere il trasferimento di 4 ufficiali, ordinando o cercando di imporre al Comandante Generale di provvedere in tal senso o comunque esercitando pressioni indebite sullo stesso»;

egli avrebbe posto in essere una condotta in violazione di specifiche norme di legge. «Il quadro normativo che disciplina il trasferimento degli ufficiali della Guardia di Finanza è estremamente chiaro: in materia

il Viceministro non ha alcun potere. Il potere decisionale in materia di impiego è attribuito da una norma primaria al Comandante Generale»;

«rimane ancora oscuro il motivo per cui era interessato al trasferimento di 4 ufficiali», riguardo ai quali «ha reso dichiarazioni non solo poco plausibili, ma completamente smentite dagli accertamenti svolti, dagli stessi testimoni da lui indicati, dalla documentazione acquisita»;

«i 4 ufficiali» di cui Visco aveva ordinato il trasferimento per lassismo nel contrasto all'evasione fiscale «godevano di giudizi lusinghieri»;

«l'input per l'eventuale trasferimento dei 4 ufficiali è partito sicuramente dal Viceministro Visco: non appare corrispondere al reale accadimento dei fatti quanto affermato dal Viceministro nella lettera datata 24 luglio 2006 e inviata al Comandante Generale»;

nella missiva si afferma testualmente: «a tal fine il 13 luglio ho parlato della questione con i Generali Pappa e Favaro e da questi incontri emerse l'opportunità di coinvolgere nei movimenti anche Milano». «Gli accertamenti svolti da questo ufficio consentono di sostenere che il Viceministro aveva in mente di chiedere il trasferimento degli ufficiali ben prima degli incontri con i predetti generali»;

infatti «in quell'incontro il Viceministro si presentò già con un appunto sugli ufficiali in questione»;

la terza menzogna ha a che vedere con la circostanza che i 4 «da troppo tempo fossero a Milano». Perché, scrivono i pubblici ministeri, è lo stesso Visco, durante il suo interrogatorio del 28 giugno, ad ammettere di «non avere la più pallida idea di cosa facessero». Di essere a conoscenza soltanto «del loro rapporto molto stretto con i vertici della Guardia di Finanza e, presumibilmente, con la precedente gestione governativa». «Dichiarazione – chiosano i 2 magistrati – che sicuramente confligge con i principi che nel nostro ordinamento regolano il rapporto tra autorità politica e autorità amministrativa»;

in merito alle deleghe a lui affidate per la dirigenza sulla Finanza il Viceministro ha dichiarato: «io non sono neanche un viceministro se non formalmente. Cioè io sono una persona già che, avendo fatto il ministro delle Finanze, del Tesoro, si è prestata a fare questa cosa perché serviva alla Camera, e dato che il Ministro dell'Economia è un mio vecchio amico e non è un politico l'ho fatto per dovere, avendo fatto tutto quello che si poteva fare»;

nel provvedimento con cui il 13 giugno 2007 la Magistratura contabile ha registrato il decreto che dispone l'avvicendamento dei generali Cosimo D'Arrigo e Roberto Speciale si legge fra l'altro: che vi fossero «ragioni di urgenza» nel provvedere alla sostituzione di Speciale, di «dichiarata incompatibilità ambientale» prodotta dall'affare Visco. Si osserva però che «la Costituzione fissa all'art. 97 il principio della trasparenza dell'azione amministrativa» e quindi il decreto di nomina di D'Arrigo non poteva dunque dare «per implicita la sostituzione di Speciale», perché questo «non è ammissibile». Nel medesimo provvedimento la Magistratura contabile segnala che di quel che è accaduto, Palazzo Chigi «vorrà tenere conto per l'avvenire» e conclude che «si deve ritenere che i rilievi proce-

dimentali sono in parte attenuati anche in considerazione del fatto che le motivazioni evocano ragioni di ordine prevalentemente politico in relazione alle quali questo ufficio si astiene da ogni valutazione»;

i fatti sopra descritti non riguardano misure di lotta all'evasione che resta, insieme alle iniziative di progressiva riduzione della pressione fiscale, una delle strategie fondamentali per l'azione di ogni Governo;

ritenendo che si debba dar credito a quanto sostenuto sulla vicenda dalla Procura di Roma e dalla Corte dei conti,

ribadisce la centralità delle misure di lotta all'evasione fiscale e la necessità di perseguire una politica efficace che produca, al riguardo, gli auspicati risultati;

esprime, altresì, censura per il comportamento ritenuto, dalle competenti autorità, illegittimo del vice ministro Visco e per non aver, reiteratamente, detto il vero, e lo invita a rassegnare le dimissioni dall'incarico di Vice Ministro.

(1-00143) (27 settembre 2007)

CALDEROLI, CASTELLI, PIROVANO, POLLEDRI, LEONI, DIVINA, STIFFONI, GALLI, DAVICO, STEFANI. – Il Senato impegna il Governo a mantenere in capo al Ministro dell'economia e delle finanze le competenze relative alla Guardia di finanza.