



Assemblea

RESOCONTO SOMMARIO
RESOCONTO STENOGRAFICO
ALLEGATI

ASSEMBLEA

227^a seduta pubblica (antimeridiana):
mercoledì 3 ottobre 2007

Presidenza del presidente Marini,
indi del vice presidente Calderoli,
del vice presidente Baccini
e del vice presidente Angius

INDICE GENERALE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	Pag. V-XXI
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-85
<i>ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta)</i>	87-105
<i>ALLEGATO B (contiene i testi eventualmente consegnati alla Presidenza dagli oratori, i prospetti delle votazioni qualificate, le comunicazioni all'Assemblea non lette in Aula e gli atti di indirizzo e di controllo)</i>	107-144

INDICE

RESOCONTO SOMMARIO

RESOCONTO STENOGRAFICO

SUL PROCESSO VERBALE

PRESIDENTE	Pag. 1, 2
STIFFONI (LNP)	1
CALDEROLI (LNP)	2
Verifiche del numero legale	1

PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO 2

ESPOSIZIONE ECONOMICO-FINANZIARIA DEL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

PRESIDENTE	3, 8, 15
PADOA-SCHIOPPA, ministro dell'economia e delle finanze	3, 8, 9

SULLA RAPINA COMPIUTA DA UN TERRORISTA PLURIERGASTOLANO IN SEMILIBERTÀ

EUFEMI (UDC)	15
------------------------	----

SUL NUMERO LEGALE

BOCCIA Antonio (Ulivo)	16
----------------------------------	----

SULLA RAPINA COMPIUTA DA UN TERRORISTA PLURIERGASTOLANO IN SEMILIBERTÀ

PRESIDENTE	16, 17, 18
GRAMAZIO (AN)	16
STORACE (Misto-LD)	16, 17
STRANO (AN)	17, 18

SUL NUMERO LEGALE

FERRARA (FI)	19
------------------------	----

MOZIONI

Discussione delle mozioni 1-00135, 1-00138, 1-00144, 1-00145 e 1-00146 sul piano industriale di Alitalia con particolare riguardo all'aeroporto di Malpensa

**Approvazione delle mozioni 1-00144 (testo 2) e 1-00146 (testo 2), nonché del dispositivo della mozione 1-00145 (testo 2).
4Reiezione della mozione 1-00135 e delle premesse della mozione 1-00145 (testo 2).
Ritiro della mozione 1-00138:**

PRESIDENTE	Pag. 19, 21, 22 e <i>passim</i>
LEONI (LNP)	20
MAZZARELLO (Ulivo)	21
CICOLANI (FI)	22
BACCINI (UDC)	24
PISTORIO (DCA-PRI-MPA)	26
BOSONE (Aut)	29
PELLEGATTA (IU-Verdi-Com)	32

SALUTO AD UNA SCOLARESCA DELL'ISTITUTO «SAN GIUSEPPE DE MERODE» DI ROMA

PRESIDENTE	34
----------------------	----

MOZIONI

Ripresa della discussione delle mozioni 1-00135, 1-00138, 1-00144, 1-00145 e 1-00146:

PRESIDENTE	34, 36, 38 e <i>passim</i>
BRUTTI Paolo (SDSE)	34, 36
LEONI (LNP)	36
MAFFIOLI (UDC)	36, 38, 40
BONADONNA (RC-SE)	41, 42, 43
BUTTI (AN)	43
GHIGO (FI)	46
ROSSI Paolo (Ulivo)	48
TONONI, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze	49, 53
BARBATO (Misto-Pop-Udeur)	55
LOSURDO (AN)	55
CASTELLI (LNP)	56, 57, 72 e <i>passim</i>

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana per le autonomie-Partito Repubblicano Italiano-Movimento per l'Autonomia: DCA-PRI-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo: SDSE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Costituente Socialista: Misto-CS; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-La Destra: Misto-LD; Misto-Movimento politico dei cittadini: Misto-Mpc; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur; Misto-Sinistra Critica: Misto-SC.

SANTINI (DCA-PRI-MPA)	Pag. 57	<i>ALLEGATO B</i>	
BOSONE (Aut)	59		
DONATI (IU-Verdi-Com)	59	INTERVENTI	
BRUTTI Paolo (SDSE)	61	Integrazione all'intervento del senatore Maf-	
GALLI (LNP)	62, 64	fioli nella discussione sulle mozioni	
BUTTIGLIONE (UDC)	65	1-00135, 1-00138, 1-00144, 1-00145 e	
PALERMO (RC-SE)	66, 67	1-00146	Pag. 107
MARTINAT (AN)	67		
CANTONI (FI)	69, 71	VOTAZIONI QUALIFICATE EFFET-	
MAZZARELLO (Ulivo)	71, 74, 76 e <i>passim</i>	TUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA .	111
ALBERTI CASELLATI (FI)	73, 74, 76 e <i>passim</i>		
PASTORE (FI)	77	CONGEDI E MISSIONI	122
MATTEOLI (AN)	77, 78		
Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	73, 75,	GRUPPI PARLAMENTARI	
	80	Variazioni nella composizione	122
INTERROGAZIONI		DISEGNI DI LEGGE	
Per lo svolgimento e la risposta scritta:		Annunzio di presentazione	122
PRESIDENTE	80, 81, 82	GOVERNO	
BORNACIN (AN)	80	Trasmissione di atti	122
MALAN (FI)	81	MOZIONI E INTERROGAZIONI	
GRAMAZIO (AN)	81	Annunzio	85
SULLA RAPINA COMPIUTA DA UN		Apposizione di nuove firme a mozioni	123
TERRORISTA PLURIERGASTOLANO		Interrogazioni	123
IN SEMILIBERTÀ		Interrogazioni orali con carattere d'urgenza ai	
PRESIDENTE	82, 83, 84	sensi dell'articolo 151 del Regolamento	129
SELVA (AN)	82	Interrogazioni da svolgere in Commissione . .	144
BIONDI (FI)	83		
BERSELLI (AN)	83, 84		
<i>ALLEGATO A</i>			
MOZIONI SUL PIANO INDUSTRIALE DI			
ALITALIA CON PARTICOLARE			
RIGUARDO ALL'AEROPORTO DI			
MALPENSA			
Mozioni 1-00135, 1-00138, 1-00144, 1-00145			
e 1-00146	87		

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del presidente MARINI

La seduta inizia alle ore 9,04.

Sul processo verbale

D'AMICO, *segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

STIFFONI (*LNP*). Chiede che il processo verbale sia votato, previa verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Invita il senatore Stiffoni a riflettere sul fatto che all'ordine del giorno, su richiesta del suo Gruppo, è stato iscritto il dibattito sull'aeroporto di Malpensa.

STIFFONI (*LNP*). Insiste nella richiesta.

PRESIDENTE. Esperita la verifica, avverte che il Senato non è in numero legale e sospende la seduta per venti minuti.

La seduta, sospesa alle ore 9,09, è ripresa alle ore 9,30.

CALDEROLI (*LNP*). Il Gruppo rinuncia a chiedere una nuova verifica del numero legale, ma sottolinea le numerose assenze nelle file della maggioranza, nonostante l'importanza degli argomenti in discussione. (*Applausi del senatore Santini*).

Messo ai voti, è approvato il processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannuncio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 9,31 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

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

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. La manovra di bilancio per il 2008 è in linea con il programma di legislatura e con il DPEF, è il frutto di scelte condivise con le autonomie locali e le parti sociali e si iscrive in un disegno politico perseguito con coerenza, che mira a restituire all'azione di Governo un'ampiezza progettuale rivolta al futuro. In tale prospettiva, l'obiettivo di tornare ad una crescita duratura è stato fin dall'inizio perseguito dall'attuale Governo (a differenza dell'Esecutivo precedente) affrontando le due grandi anomalie della finanza pubblica italiana: l'enorme debito pubblico ed un'evasione fiscale molto più ampia rispetto alla media europea. Grazie alla grande perizia tecnica di cui stanno dando prova l'Agenzia delle entrate e la Guardia di finanza, il Governo sta ottenendo uno spettacolare successo nell'azione di recupero del gettito evaso. E' fuorviante propaganda far passare questa azione come un aumento dell'imposizione fiscale: far pagare il dovuto a chi prima non pagava le tasse, non solo è di vitale importanza per l'economia e per l'etica sociale, ma permette di ridurre il debito, di rafforzare la spesa per investimenti e di iniziare a restituire risorse ai contribuenti in regola. Il Governo ha il compito di stimolare la crescita facendo buon uso delle risorse che i contribuenti gli conferiscono, in un quadro programmatico trasparente e di facile lettura per i cittadini. A questo fine opera la nuova classificazione del bilancio, incentrata non più su chi gestisce le risorse, ma sulle finalità e i programmi perseguiti. Anche il disegno di legge finanziaria è più snello, in corrispondenza di una manovra di entità contenuta, pari a circa 11 miliardi di euro. Contestualmente è stato emanato un decreto-legge recante interventi urgenti in materia economico-finanziaria, mentre la prossima settimana sarà varato il disegno di legge collegato su lavoro e previdenza, che recepisce gli accordi di luglio; è fondamentale che le Camere approvino tali provvedimenti entro la fine dell'anno. Con la manovra in oggetto prosegue il riequilibrio dei conti pubblici attraverso la ri-

duzione del *deficit* e del debito, si arresta la crescita della spesa primaria e si ferma la pressione fiscale; per la prima volta non vi è necessità di reperire risorse per rispettare i conti e tener fede agli obblighi comunitari. Il contenimento della spesa è un obiettivo impegnativo, realizzabile anzitutto attraverso misure di razionalizzazione ed un aumento della produttività del settore pubblico; il Governo inoltre auspica il sostegno ad un'azione incisiva per la riduzione dei costi della politica, tanto a livello centrale che a livello locale, e sostiene l'ipotesi di una forte riduzione del numero dei parlamentari a partire già dalla prossima legislatura. Sul fronte dello sviluppo, sebbene proponga stime di crescita prudenti in relazione alle recenti vicende dei mercati finanziari, il Governo ha individuato risorse per un'azione efficace di sostegno della crescita, garantendo legalità e ordine pubblico, in particolare nel Meridione, con investimenti per la sicurezza e per l'edilizia penitenziaria, migliorando l'efficienza e la qualità della scuola e dell'università, ma soprattutto investendo in infrastrutture. A sostegno del Mezzogiorno vi sono inoltre significativi stanziamenti nell'ambito del quadro strategico nazionale e la riconversione degli incentivi in meccanismi automatici di sostegno agli investimenti. Sul fronte della fiscalità, si punta alla semplificazione delle procedure a vantaggio delle imprese, soprattutto di quelle con un basso giro d'affari, la cui base imponibile viene fatta coincidere con il bilancio civilistico, ed al contestuale abbassamento delle aliquote IRES e IRAP. Le misure a favore dell'equità e a sostegno dei cittadini bisognosi si sostanziano in una fitta rete di interventi in settori cruciali per la vita della società: *bonus* per incapienti, disciplina dei congedi parentali, riconoscimento dei benefici per le vittime del terrorismo alle vittime della criminalità, contrasto alla violenza sulle donne, vantaggi per gli affitti di giovani e studenti, aumento del fondo per l'inclusione sociale degli immigrati, investimenti per ridurre il disagio dei pendolari. Interventi sostanziosi sono diretti alla ripresa di un'adeguata politica di edilizia popolare, che si accompagna a significative riduzioni dell'ICI per l'abitazione principale e a sgravi fiscali per gli affitti. Il rischio di iniquità intergenerazionale sul fronte della previdenza viene contrastato con un graduale aumento dell'età pensionabile, contenuto nei recenti accordi, che migliora il brusco salto previsto dalla legislazione vigente; gli interventi a favore dei lavoratori prevedono invece l'estensione e l'adeguamento degli ammortizzatori sociali alla flessibilità del mercato del lavoro, il potenziamento dei servizi per l'impiego, la razionalizzazione degli incentivi per stimolare forme contrattuali stabili e il contrasto al lavoro nero. Riprende, infine, dopo la stasi della legislatura precedente, l'impegno economico italiano alla cooperazione allo sviluppo. La manovra finanziaria per il 2008 non può assolutamente essere qualificata come elettoraleistica. Il suo obiettivo non è la mera ricerca del consenso: vi è, al contrario, la fiducia che verrà riconosciuto l'impegno del Governo nel realizzare la sintesi tra le diverse e contrastanti esigenze della società nell'ambito di una visione programmatica seria e coerente e che il consenso verrà di conseguenza. (*Vivi, prolungati applausi dai Gruppi Ulivo, SDSE,*

RC-SE, IU-Verdi-Com, Aut, Misto-IdV, Misto-Pop-Udeur e dai banchi del Governo. Congratulazioni).

Sulla rapina compiuta da un terrorista pluriergastolano in semilibertà

EUFEMI (*UDC*). Di fronte alla notizia della rapina compiuta a Siena da un terrorista pluriergastolano in regime di semilibertà e al ripetersi di episodi analoghi da parte di detenuti che godono dei benefici di legge, il Governo non può limitarsi a generiche dichiarazioni ma deve prevedere la sospensione dei benefici concessi dalla legge Gozzini almeno nei confronti di chi sconta la pena per alcuni tipi di reato. (*Applausi dai Gruppi UDC e AN*).

GRAMAZIO (*AN*). A seguito della rapina compiuta da un terrorista all'epoca appartenente alla direzione strategica delle Brigate rosse e ora in regime di semilibertà nonostante non si fosse mai pentito né dissociato, i Ministri della giustizia e dell'interno devono riferire al Senato anche per chiarire la posizione di numerosi altri terroristi in condizioni analoghe che operano nella società. (*Applausi dal Gruppo AN e dei senatori Biondi e Giulio Marini*).

STORACE (*Misto-LD*). Chiede che il Ministro dell'interno riferisca sulla vicenda di Siena, che solo casualmente non si è tradotta in tragedia, nonché per fornire informazioni sul numero di terroristi che godono di analoghi benefici e su come intenda assicurare la sicurezza dei cittadini e delle forze dell'ordine. Poiché risulta peraltro che un ex terrorista sia impiegato come assistente di un Sottosegretario all'interno chiede chiarimenti al riguardo. (*Applausi dal Gruppo AN e dei senatori Biondi e Castelli*).

STRANO (*AN*). Alla luce dei fatti di Siena, il Ministro della giustizia dovrebbe fornire chiarimenti sull'operato dei magistrati che autorizzano i provvedimenti di semilibertà per terroristi e altri detenuti. Peraltro, le critiche che si stanno appuntando sulla politica dovrebbero essere rivolte anche ad altri settori che godono di privilegi, come in particolare i magistrati. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. La Presidenza, che si associa allo spirito degli interventi, investirà il Governo delle questioni sollevate.

Sul numero legale

BOCCIA Antonio (*Ulivo*). Rivolge un richiamo al senatore Calderoli sottolineando che è dovere di tutti i senatori presenti in Aula assicurare il numero legale. (*Applausi dai Gruppi Ulivo e IU-Verdi-Com*).

FERRARA (*FI*). Il richiamo del senatore Boccia è fuori luogo considerato l'esempio offerto nella scorsa legislatura dall'allora opposizione.

Discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146 sul piano industriale di Alitalia con particolare riguardo all'aeroporto di Malpensa

Approvazione delle mozioni nn. 144 (testo 2) e 146 (testo 2), nonché del dispositivo della mozione n. 145 (testo 2). Reiezione della mozione n. 135 e delle premesse della mozione n. 145 (testo 2). Ritiro della mozione n. 138

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

LEONI (*LNP*). La mozione n. 135 pone l'accento sui rischi di ridimensionamento dell'*hub* di Malpensa che si stanno prospettando nonostante l'importante ruolo di collegamento che assolve tra il Nord dell'Italia e il resto del mondo e l'intensità del traffico aereo che ivi si registra. Perdura nei confronti dell'aeroporto di Malpensa il clima di aperta ostilità che si è registrato fino dalla sua realizzazione in particolare da parte delle autorità romane teso a favorire l'aeroporto di Fiumicino. Occorre invece considerare che, come avviene in altri Paesi, l'*hub* principale deve essere situato nelle aree produttive al fine di favorire gli scambi degli operatori economici. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

MAZZARELLO (*Ulivo*). La mozione n. 144 ruota intorno al nuovo piano industriale di Alitalia e alla necessità di confermare la vocazione di Malpensa come grande *hub* internazionale, in considerazione dello stretto collegamento tra le due questioni. Il piano industriale, definito dal presidente di Alitalia di sopravvivenza e di transizione, rappresenta il presupposto per la prosecuzione delle attività della compagnia e la ricerca di partenariato con altre compagnie tale da assicurare il recupero di quelle fette di mercato che ha perso negli anni. Si tratta peraltro di un approccio fortemente innovativo alle problematiche di Alitalia, che sono state affrontate finora soltanto con interventi di ricapitalizzazione dell'azienda con conseguente sperpero di denaro pubblico. Quanto a Malpensa, occorre superare alcune contraddizioni, come il ruolo dello scalo di Linate, e sopperire alla mancanza di infrastrutture di collegamento. (*Applausi dal Gruppo Ulivo*).

CICOLANI (*FI*). Stante l'impossibilità di procedere per Alitalia a nuove ricapitalizzazioni, anche a seguito degli impegni assunti con l'Unione europea, e constatato il fallimento della procedura di vendita attivata

dal Ministero dell'economia, il piano di sopravvivenza e transizione rappresenta la strada per traghettare la compagnia verso nuovi azionisti di riferimento in grado di offrirle una prospettiva di sviluppo. In tale quadro è previsto un restringimento del campo di azione di Alitalia all'*hub* di Fiumicino, con conseguente necessità di ripensare il ruolo di Malpensa. Al riguardo la mozione n. 145 in particolare invita il Governo ad impegnarsi per il completamento delle infrastrutture a terra dell'aeroporto in modo da sopperire alle esigenze dell'intenso traffico aereo, nonché a rendere disponibili gli *slot* di cui dispone Alitalia prevedendo un ruolo delle Regioni nella fase di assegnazione. Si chiede altresì al Governo la revisione dei trattati bilaterali in vigore tra l'Italia e i Paesi terzi al fine di indirizzare il traffico intercontinentale su Malpensa. (*Applausi dal Gruppo FI*). Modifica il dispositivo della mozione in modo da agevolarne l'accoglimento da parte del Governo. (*v. Allegato A*).

BACCINI (*UDC*). La mozione n. 146 muove dall'esigenza di tutelare gli interessi del Paese evitando la contrapposizione tra gli aeroporti di Roma e Milano, nel presupposto che l'esistenza in Italia di due *hub* rappresenti un patrimonio strutturale del Paese. La vocazione intercontinentale di Malpensa è infatti fuori discussione e, con il superamento delle problematiche inerenti le infrastrutture, si concilia con quella di Fiumicino, che può assolvere un ruolo importante nel Mediterraneo. Quanto all'Alitalia, l'impossibilità di alimentare in modo efficiente due *hub* ravvisata nel piano industriale è condivisibile, così come la strada intrapresa per la privatizzazione della compagnia. Si apre in tal modo la possibilità per un'altra compagnia privata di operare sull'aeroporto di Malpensa tutelando in tal modo gli interessi dei cittadini e degli imprenditori del Nord. Stante la rilevanza strategica che riveste la questione del trasporto aereo e degli indirizzi che al riguardo il Governo intende assumere avrebbe auspicato la presenza quanto meno del Ministro dei trasporti. (*Applausi dai Gruppi UDC, AN e FI*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle mozioni.

PISTORIO (*DCA-PRI-MPA*). La crisi della compagnia Alitalia è il prodotto di numerosi errori politici e gestionali commessi nel corso degli anni e che vedono la responsabilità di tutti gli schieramenti politici. È oggi giunto il momento di affrontare la crisi lasciando il giusto spazio alle ragioni del mercato: non è infatti più percorribile la strada di interventi finanziari da parte del potere pubblico, non soltanto perché vi è la necessità che le risorse siano destinate ad altri scopi, ma anche perché la presenza di un pagatore di ultima istanza ha sovente impedito nel passato di operare scelte dolorose ancorché necessarie. Quanto alla situazione dell'aeroporto di Malpensa, invita ad accantonare facili strumentalizzazioni politiche ed auspica la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, specie a livello ter-

ritoriale, attraverso un confronto che veda una presa di posizione netta sulla crisi di Alitalia, una riorganizzazione del traffico aereo e una piena assunzione di responsabilità da parte del Governo. (*Applausi dei senatori Rebuzzi e Zanoletti*).

Presidenza del vice presidente BACCINI

BOSONE (*Aut*). L'aeroporto di Malpensa, esempio di una grande potenzialità di sviluppo economico penalizzata dalle difficoltà degli investimenti infrastrutturali e dalle lentezze della politica, deve costituire oggi oggetto di valorizzazione, non solo perché scalo al centro dei più importanti corridoi del traffico aereo, ma anche nel rispetto dei tanti sforzi ed investimenti fino ad oggi profusi per la sua realizzazione. In tale ottica, suscita notevoli perplessità il piano industriale di Alitalia, che vede la concentrazione di tutti gli sforzi di rilancio e di valorizzazione dei propri *asset* su Fiumicino, aeroporto di *terminal* e non di *hub*, come invece Malpensa. Esprime pertanto l'auspicio che la compagnia riveda il proprio piano industriale, o valorizzando maggiormente l'aeroporto di Malpensa oppure garantendo quanto prima la cessione di tutti gli *slot* non utilizzati nello scalo, di modo che l'aeroporto milanese possa intraprendere in tempi brevi un autonomo percorso di risanamento. (*Applausi dai Gruppi Aut e Ulivo*).

PELLEGATTA (*IU-Verdi-Com*). Esprime viva preoccupazione per lo stato in cui versa la compagnia Alitalia, sull'orlo del fallimento e con un piano industriale di sopravvivenza che mette a rischio moltissimi lavoratori, e per la condizione dell'aeroporto di Malpensa, in cui la riduzione del numero dei voli rischia di compromettere l'indotto economico e i livelli occupazionali. Le responsabilità al riguardo sono diffuse, ma tutte riconducibili ai Governi di centrodestra che, a livello statale, regionale, provinciale e comunale, hanno pervicacemente voluto fare di Malpensa un aeroporto di *hub*, a scapito dell'aeroporto di Fiumicino, correndo il rischio di conti in rosso e non considerando il sistema di aeroporti diffusi presente nel Paese. La costruzione dell'aeroporto di Malpensa è inoltre stata caratterizzata dalla mancata definizione del ruolo dei due aeroporti milanesi, da una pericolosa deregolamentazione del mercato del lavoro, da incuria del territorio e dell'ambiente e da una forte commistione tra politica e affari. Auspica il superamento di logiche di contrapposizione campanilistica e l'accelerazione dell'*iter* del disegno di legge di delega sul trasporto aereo, all'interno del quale definire l'assetto degli aeroporti del Nord. (*Applausi dal Gruppo IU-Verdi-Com e del senatore Paolo Brutti*).

**Saluto ad una scolaresca
dell'istituto «San Giuseppe De Merode» di Roma**

PRESIDENTE. Saluta gli studenti ed i rappresentanti del corpo docente dell'istituto «San Giuseppe De Merode» di Roma presenti oggi in tribuna. (*Applausi*).

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

BRUTTI Paolo (*SDSE*). La grave situazione dell'aeroporto di Malpensa si configura a tutti gli effetti come una crisi industriale, anzitutto di impresa: la politica di ripresa compete quindi all'azienda stessa e le eventuali provvidenze pubbliche assumono un rilievo di carattere secondario. La crisi di Alitalia acuisce certamente i problemi dell'aeroporto, anche è errato ritenere che il salvataggio della compagnia possa contribuire a risolvere i problemi strutturali che caratterizzano lo scalo milanese. Per far fronte con equilibrio e senso di responsabilità alla crisi di Malpensa occorre sfatare alcuni luoghi comuni, partendo anzitutto dall'assunto per cui il sistema di trasporto aereo italiano è tra i più aperti a livello europeo, con una forte presenza di competitori stranieri che operano nel territorio. (*Applausi dal Gruppo SDSE*).

Presidenza del vice presidente ANGIUS

LEONI (*LNP*). Il settore del trasporto aereo italiano risente dell'assenza di una compiuta e definita politica del Governo, il quale non è peraltro stato neanche in grado di fronteggiare e arginare la presenza sempre più massiccia nel Paese di operatori *low cost* stranieri. La crisi della compagnia Alitalia è da attribuirsi a molteplici fattori, non ultimo i diffusi sprechi e le disfunzioni presenti all'interno dell'azienda: in tale ottica, sarebbe anzitutto opportuno porre un freno al frequente ricorso, da parte del personale Alitalia, ai voli gratuiti. Nello stigmatizzare la situazione di Malpensa, caratterizzata dalla presenza di *slot* inutilizzati, auspica la costituzione di una compagnia di bandiera locale in Padania. (*Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Iannuzzi*).

MAFFIOLI (*UDC*). La questione di Malpensa non è riconducibile ad una competizione tra Roma e Milano o alla difesa di interessi campanilistici. I contenuti del piano industriale, infatti, suscitano perplessità e il ridimensionamento dell'aeroporto lombardo, situato in una delle principali aree imprenditoriali del Paese, non servirà a rilanciare l'Alitalia ma avrà

ripercussioni negative sul sistema nazionale dei trasporti. In proposito, dovrebbero fare riflettere i dati relativi al trasporto di merci e di persone che evidenziano un *trend* di crescita significativo. L'abbandono di un'area di traffico cruciale per le rotte internazionali e per il collegamento con aree economicamente importanti nuoce alla competitività dell'Italia. Il Governo, che nel DPEF ha previsto investimenti per potenziare le infrastrutture di Malpensa, dovrebbe uscire dal silenzio e pronunciarsi chiaramente sull'ipotesi di coinvolgimento delle Regioni. (*Applausi dal Gruppo UDC e della senatrice Rebuzzi*). Consegna il testo dell'intervento perché sia pubblicato in allegato al resoconto della seduta. (*v. Allegato B*).

BONADONNA (*RC-SE*). Il problema di Malpensa, che investe una delle aree produttive più dinamiche, affonda le radici nella mancanza di visione strategica e nelle carenze di programmazione nel settore dei trasporti. L'aeroporto lombardo è stato progettato prescindendo da una politica di settore complessiva e dai rapporti con l'Europa: l'obbligo per una compagnia aerea di operare su due *hub* che distano cinquecento chilometri costituisce, infatti, un'assurdità, comprensibile solo alla luce di interessi localistici e di pressioni politiche. L'ipotesi di uno sganciamento da Malpensa e di uno smembramento dell'Alitalia è però sbagliata, perché soltanto una soluzione seria della crisi della compagnia, al momento sovraccaricata dai costi dei due *hub*, può avere ricadute positive su Malpensa in termini di accordi con compagnie *low cost* e con vettori internazionali. Giova infine ricordare che nel processo di salvataggio della compagnia nazionale, i lavoratori hanno pagato un prezzo elevato in termini di occupati e di condizioni di lavoro, mentre la struttura direttiva, che non regge il confronto internazionale, mantiene privilegi e sopravvive grazie a coperture politiche. Invita il Governo a sospendere la quotazione in borsa di Alitalia per evitare che i finanziamenti per la capitalizzazione siano bruciati in operazioni speculative. (*Applausi dal Gruppo RC-SE*).

BUTTI (*AN*). A causa di una serie di errori di gestione l'Alitalia, che senza un radicamento nel Nord è destinata ad un ruolo marginale, non è in grado di alimentare i due principali aeroporti italiani. Occorre perciò vendere la compagnia ad un vettore inserito in una delle grandi alleanze mondiali e capace di gestire più *hub*. Poiché la sfida di competitività del Paese dipende anche dallo sviluppo di Malpensa, occorre altresì rivedere gli accordi extraeuropei per garantire la possibilità dei vettori intercontinentali di operare direttamente sull'aeroporto lombardo. Malpensa è un nodo fondamentale nei collegamenti europei: bisogna perciò varare un piano di sviluppo delle infrastrutture, avvalendosi dei finanziamenti comunitari e sbloccando gli investimenti già approvati dal CIPE. Il Governo, che non ha pensato allo sviluppo coordinato degli scali italiani, sembra interessato solo a tutelare i privilegi di Alitalia e non tiene in considerazione gli indici di mercato positivi di Malpensa. L'attuale situazione di indecisione e di confusione deve essere superata e la Regione Lombardia va posta nelle

condizioni di agire rapidamente affinché l'aeroporto e il suo indotto non abbiano ulteriori contraccolpi. (*Applausi dal Gruppo AN*).

GHIGO (*FI*). Il problema di Malpensa riguarda non la sola Lombardia, bensì l'intero Centro-Nord ed è miope penalizzare una delle zone che contribuisce maggiormente alla produzione di ricchezza per il Paese. Non sono ancora chiare le ragioni per cui il salvataggio di Alitalia debba implicare il ridimensionamento di Malpensa. Un'ipotesi plausibile è che il bacino lombardo sia molto appetibile per i competitori stranieri e le compagnie interessate ad acquisire Alitalia ne abbiano chiesto lo stralcio. Se ciò fosse vero, si sarebbe deciso di sacrificare Malpensa, anziché mettere mano ad una ristrutturazione per ridurre i costi. (*Applausi dal Gruppo FI e del senatore Buttiglione*).

ROSSI Paolo (*Ulivo*). La sopravvivenza di Alitalia è il fine ultimo che impone l'attuale fase di transizione, ma quest'ultima non può essere mera gestione: per superare la crisi occorre accompagnare i tagli agli sprechi con un progetto di ampio respiro. Bisogna quindi uscire dalla logica della strumentalizzazione politica e dal dualismo Nord-Sud e riconoscere razionalmente che, in base alle stime di crescita del trasporto delle persone e delle merci e alle potenzialità di una zona trainante per lo sviluppo del Paese, sarebbe un errore smantellare Malpensa. E' necessario piuttosto adottare un modello aziendale più duttile, come suggerisce il fallito tentativo di vendere Alitalia. (*Applausi dal Gruppo Ulivo*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione sulle mozioni.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il Governo comprende e condivide le profonde preoccupazioni espresse nel corso della discussione per il futuro di Alitalia e del trasporto aereo nazionale. La decisione, ampiamente condivisa, di cedere la società è stata presa dopo anni di risposte inadeguate da parte della dirigenza aziendale, della classe politica e delle organizzazioni sindacali alle esigenze poste dalla concorrenza in un libero mercato, anche a causa della frammentazione del sistema aeroportuale italiano. Attraverso la cessione il Governo si proponeva di affidare la gestione a soggetti capaci e dotati di mezzi adeguati per realizzare il risanamento della società e, allo stesso tempo, di perseguire alcuni obiettivi di interesse generale, quali un'adeguata offerta di servizi, la tutela dei livelli occupazionali, il mantenimento dell'identità nazionale e la stabilità del futuro assetto azionario. La procedura di dismissione, condotta con modalità trasparenti e senza violazioni della normativa comunitaria, ha dato purtroppo esito negativo; il Governo ribadisce tuttavia l'intenzione di realizzare tempestivamente la cessione e si dichiara disponibile ad intraprendere iniziative che possano attrarre potenziali acquirenti, come la predisposizione di un piano aeroporti e la realizzazione di opportuni interventi infrastrutturali. In un contesto problematico sotto il profilo industriale e finanziario, il piano industriale di Alitalia che

entrerà in vigore dalla prossima stagione estiva è finalizzato all'obiettivo della cessione e si configura quindi come un piano di «transizione e sopravvivenza». In riferimento alle mozioni presentate, esprime parere contrario sulla mozione 1-00135 e parere favorevole sulle mozioni 1-00144, 1-00145 (testo 2) e 1-00146, a condizione che in quest'ultima sia espunto il quinto capoverso della premessa e sia riformulato il quarto capoverso del dispositivo. (*vedi Resoconto stenografico*).

PRESIDENTE. Ritenendo importante che il Senato si pronunci sulla materia in discussione e al fine di non oltrepassare in misura eccessiva l'orario previsto per il termine della seduta, propone una riduzione dei tempi concordati in sede di Conferenza dei Capigruppo per le dichiarazioni di voto. Non facendosi osservazioni così rimane stabilito. Ricorda che la mozione 1-00138 è stata ritirata.

BARBATO (*Misto-Pop-Udeur*). Annuncia il voto favorevole sulla mozione 1-00144, che impegna il Governo a completare il processo di risanamento dell'Alitalia. Dopo aver rilevato che è eccessiva la polemica politica relativa alla riduzione dei voli su Malpensa, in quanto tale riduzione è solo transitoria ed è finalizzata a far quadrare il bilancio dell'Alitalia, chiede al Governo di elaborare una nuova prospettiva industriale per tutto il sistema aeroportuale italiano.

LOSURDO (*Misto-LD*). Il sistema dei trasporti italiano ha generato pesanti costi aggiuntivi a carico del bilancio pubblico; il futuro di Alitalia consiste pertanto nel consentire che essa operi sulla base delle leggi di mercato, non del controllo politico. Le mozioni presentate sono in buona parte apprezzabili; il Gruppo Misto-La Destra si asterrà sulla mozione 1-00144, che contiene solo meri auspici, e voterà favorevolmente sulle altre mozioni. (*Applausi dal Gruppo Misto-LD*).

CASTELLI (*LNP*). Chiede per quale ragione la Presidenza non si stia attenendo alla ripartizione dei tempi decisa in sede di Conferenza dei Capigruppo; chiede inoltre formalmente che la seduta si prolunghi per tutto il tempo necessario e che l'Aula si pronunci su tale richiesta.

PRESIDENTE. La decisione di comprimere i tempi è stata presa per consentire al Senato di giungere nella seduta al voto delle mozioni in discussione. A norma di Regolamento, il senatore Castelli non può chiedere che l'Aula si pronunci su tale decisione.

SANTINI (*DCA-PRI-MPA*). Non è accettabile che la situazione dell'Alitalia si rifletta negativamente su Malpensa, un'infrastruttura *hub* voluta dall'Unione Europea per la sua importanza strategica all'interno del *network* dei collegamenti europei, ben oltre quindi i confini nazionali e il provinciale dibattito sulla concorrenza tra Roma e Milano. Premesso che in Italia possono coesistere due grandi *hub*, è necessario che una strut-

tura ben funzionante come Malpensa venga mantenuta e che vengano completate le opere infrastrutturali per garantirne l'accessibilità stradale e ferroviaria. Il nuovo amministratore delegato di Alitalia ha partorito tante idee, ma con scarso coraggio; il risanamento dell'azienda dovrebbe cominciare da piccoli aspetti, come la riduzione dell'eccessiva presenza di personale di bordo sui voli nazionali. (*Applausi del senatore Polledri.*)

BOSONE (*Aut*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo per le Autonomie sulla mozione 1-00144, ritenendo utile che Alitalia si svincoli da Malpensa per il pieno sviluppo delle sue potenzialità industriali, ma ritenendo altresì opportuno garantire all'aeroporto lombardo i necessari investimenti infrastrutturali per migliorarne l'accessibilità. (*Applausi dal Gruppo Aut e della senatrice Baio.*)

DONATI (*IU-Verdi-Com*). Annuncia il voto favorevole del Gruppo sulla mozione 1-00144. La crisi di Alitalia e il futuro di Malpensa impongono scelte difficili ma necessarie: è stata apprezzabile l'iniziativa del Governo Prodi di cedere Alitalia, così come è condivisibile l'indispensabile piano di tagli proposto dal nuovo amministratore delegato per salvare l'azienda. L'aeroporto di Malpensa, collocato in una posizione strategica, ha forti potenzialità di sviluppo, che la separazione da Alitalia consentirà di valorizzare autonomamente; al contempo, è necessario che esso sia inquadrato in una strategia integrata dei trasporti nel bacino padano fondata su una valutazione ambientale degli interventi sul sistema aeroportuale italiano, come previsto nella citata mozione 1-00144, per ridurne l'impatto sul territorio. Per quanto riguarda la gestione di Alitalia, è inoltre importante il richiamo a relazioni industriali e ad una gestione del personale improntate alla concertazione con i lavoratori e alla loro valorizzazione. (*Applausi dai Gruppi IU-Verdi-Com, Ulivo, RC-SE, SDSE, Aut, Misto-IdV e Misto-Pop-Udeur.*)

BRUTTI Paolo (*SDSE*). L'aeroporto di Malpensa non ha ancora sviluppato la sua vocazione intercontinentale e quindi non è competitivo con gli altri *hub* europei, meglio collegati con il resto del mondo. Occorre pertanto che vengano operate scelte strategiche, come quella di favorire o meno i vettori *low cost*, con tutte le conseguenze che ne derivano, al fine di rendere appetibile per i passeggeri lo scalo milanese. In tale quadro il Governo può assolvere la funzione di sviluppare gli accordi bilaterali di traffico con i vettori non comunitari, all'interno dei quali sono disciplinati anche gli aeroporti di decollo e atterraggio, nonché per una diversa regolazione degli *slot*, in modo da acquisire nuovo traffico aereo. Tale azione, unitamente al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi a terra, potrebbe trasformare Malpensa in un nuovo modello europeo di *open airport*. (*Applausi dai Gruppi SDSE, Ulivo e RC-SE.*)

GALLI (*LNP*). Dichiara il voto a favore delle mozioni n. 135, 138, 145 (se viene mantenuta la parte relativa agli *slot*) e 146 e contrario a

quella della maggioranza. La crisi Alitalia è stata determinata per gran parte dal dispendio di risorse destinate ad un numero eccessivo di dipendenti, la cui maggioranza lavora a Fiumicino nonostante l'area produttiva del Paese sia collocata nel Nord, dove del resto viene venduta la maggior parte dei biglietti. Non sono stati ottemperati neanche gli accordi sottoscritti secondo cui parte del personale avrebbe dovuto trasferirsi al Nord, con il risultato che quotidianamente numerosi equipaggi vengono trasferita da Roma a Malpensa e viceversa. Peraltro, la scelta di Alitalia di liberare l'aeroporto di Malpensa per convergere a Fiumicino (nonostante Roma abbia già tre aeroporti) non pare strategica in quanto è prevedibile in un futuro prossimo una contrazione del traffico di Fiumicino, mentre Malpensa, dopo un'iniziale difficoltà, potrà riorganizzarsi indirizzando il traffico su altri vettori. (*Applausi dai Gruppi LNP e FI e del senatore Santini*).

BUTTIGLIONE (*UDC*). Essendo venuta meno qualsiasi ipotesi di intervento pubblico per sostenere Alitalia, l'unica strada di risanamento percorribile è quella di trovare soluzioni di mercato che svincolino l'azienda da scelte precostituite. Questo è il senso che assume il piano industriale, indipendentemente dal suo contenuto. Occorre però vigilare che il rilancio di Alitalia non passi per la penalizzazione di Malpensa. Infatti, nonostante l'assenza di una normativa in materia di traffico aereo, Malpensa rappresenta il quinto *hub* europeo e pertanto va supportato anche in vista dell'abbandono da parte di Alitalia, intervenendo in particolare sul potenziamento delle infrastrutture. Quanto alle proposte di modifica formulate dal Governo con riguardo alla mozione n. 146, le accoglie pur rimanendo fermo nelle valutazioni politiche enunciate. (*Applausi dal Gruppo UDC*).

PALERMO (*RC-SE*). Sottolineando i rischi che derivano dalla liberalizzazione intervenuta nel trasporto aereo e dalla conseguente deregolamentazione, ritiene che il risanamento di Alitalia deve essere diretto a mantenere un ruolo autonomo dell'azienda nell'interesse del Paese, senza cavalcare la contrapposizione tra Fiumicino e Malpensa. L'aeroporto milanese va peraltro inserito in una logica di sistema rispetto agli altri scali aeroportuali del Nord prevedendone il completamento delle infrastrutture ma non ulteriori espansioni. In tale quadro il Governo deve svolgere un ruolo di programmazione del sistema aeroportuale italiano garantendo la valutazione ambientale strategica dell'impatto degli interventi sugli aeroporti sui territori. Per tali motivi il Gruppo voterà a favore della mozione n. 144, si asterrà sulle mozioni nn. 145 e 146 e voterà contro la mozione n. 135. (*Applausi dal Gruppo RC-SE e del senatore Bulgarelli*).

MARTINAT (*AN*). Le problematiche di Malpensa vanno individuate nella mancata realizzazione della rete di comunicazioni su rotaia che avrebbe dovuto favorire i collegamenti con l'aeroporto: occorre pertanto favorire l'accordo tra Alitalia e Ferrovie dello Stato almeno in vista della realizzazione delle linee di Alta velocità. Quanto ad Alitalia, una delle

cause della crisi è da imputare all'eccessivo numero di dipendenti, lievitato anche per soddisfare esigenze clientelari. Vi è poi un più generale problema di competitività ed è pertanto auspicabile vengano messi a disposizione gli *slot* inutilizzati in modo da agevolare l'ingresso di nuovi vettori anche *low cost*. Alla luce di tali osservazioni, voterà a favore delle mozioni nn. 135, nella quale è confluita la n. 138, e 145 e contro quella della maggioranza. (*Applausi dal Gruppo AN*).

CANTONI (*FI*). Non condivide l'affermazione secondo cui Malpensa contribuisce al declino di Alitalia, dal momento che la compagnia aerea è in crisi da diversi anni a causa di incapacità gestionali e amministrative e di sovvenzioni troppo spesso elargite per coprire inefficienze. Quanto al sistema degli aeroporti in Italia, la definizione del suo assetto deve muovere dall'assunto per cui il Nord è la zona trainante del Paese, che contribuisce in modo determinante alla produzione del prodotto interno lordo e che in essa si concentra la maggior parte del traffico *business*. Nell'auspicare che gli *slot* di Malpensa vengano liberati al più presto, conclude rilevando che il Paese ha bisogno di un aeroporto *hub* e che alla realizzazione di questo obiettivo non può certo concorrere Alitalia. Annuncia il sostegno alle mozioni dell'opposizione. (*Applausi dai Gruppi FI, UDC e LNP. Molte congratulazioni*).

MAZZARELLO (*Ulivo*). Con la mozione n. 144 si intende impegnare il Governo a perseguire il processo di risanamento di Alitalia e a favorire lo sviluppo delle potenzialità di Malpensa come obiettivi separati, posto che sarebbe sbagliato e contraddittorio fondare il rafforzamento dello scalo milanese sulla ripresa della compagnia nazionale. Esprime apprezzamento per la definizione di un indirizzo chiaro per la riforma strutturale di Alitalia, specie dopo anni durante i quali gli interventi dei poteri pubblici sono consistiti prevalentemente in mere erogazioni di risorse economiche. Annuncia il voto contrario sulla mozione 1-00135 e favorevole sulle mozioni 1-00146 (testo 2) e 1-00144 (testo 2); il voto sarà altresì favorevole sulla mozione 1-00145 (testo 2), ma limitatamente alla parte del dispositivo. (*Applausi dai Gruppi Ulivo, RC-SE, SDSE e IU-Verdi-Com*).

CASTELLI (*LNP*). In ragione della sua riformulazione, ritira le firme dei senatori Stiffoni, Leoni e Galli dalla mozione 1-00145 (testo 2).

PRESIDENTE. Le mozioni verranno poste ai voti secondo l'ordine di presentazione e per le parti non precluse né assorbite dalle votazioni precedenti.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore CASTELLI (LNP), il Senato respinge la mozione 1-00135.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Chiede che della mozione 1-00144 (testo 2) vengano votati separatamente la premessa e i singoli capoversi del dispositivo.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Conviene sulla richiesta di votazione per parti separate.

PRESIDENTE. Autorizza alla votazione della mozione per parti separate, pur auspicando una riflessione nelle sedi competenti su tale modo di procedere che stravolge il senso degli strumenti di indirizzo presentati. (*Applausi dai Gruppi SDSE, Ulivo, RC-SE, IU-Verdi-Com, Aut, Misto-IdV, Misto-Pop-Udeur, AN e UDC*).

Con due distinte votazioni nominali elettroniche, chieste dal senatore CASTELLI (LNP), il Senato approva le premesse e il dispositivo della mozione 1-00144 (testo 2).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). La richiesta avanzata era di votare per parti separate il dispositivo, in ogni suo capoverso. Chiede pertanto che il suo voto venga registrato come contrario.

PASTORE (*FI*). Tutti gli esponenti di Forza Italia hanno votato immaginando di poter esprimere un voto su ogni capoverso del dispositivo. Chiede pertanto che il loro voto venga considerato favorevole solo limitatamente al primo capoverso del dispositivo.

PRESIDENTE. Prende atto della richiesta e invita tutti i senatori a seguire con maggiore attenzione i lavori d'Aula.

MATTEOLI (*AN*). Osserva che è illogico votare per la sola premessa di una mozione in quanto avente un contenuto meramente descrittivo. (*Applausi dai Gruppi AN, Ulivo, IU-Verdi-Com, SDSE e RC-SE e del senatore Izzo*).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Ribadisce che la sua richiesta non è stata ottemperata.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Chiede che la mozione 1-00145 (testo 2) venga votata per parti separate, distinguendo le premesse dal dispositivo.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore CASTELLI (LNP), il Senato respinge le premesse della mozione 1-00145 (testo 2).

CASTELLI (*LNP*). La Lega si è astenuta nella precedente votazione poiché non risultava chiaro su cosa stesse votando il Senato.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore CASTELLI (LNP), il Senato approva il dispositivo della mozione 1-00145 (testo 2).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Ribadisce la richiesta che il voto espresso dai senatori di Forza Italia sul dispositivo della mozione 1-00144 (testo 2) venga considerato contrario, facendo notare che, se essi avessero avuto intenzione di pronunciarsi due volte favorevolmente, la proposta di voto per parti separate non avrebbe avuto senso.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore CASTELLI (LNP), il Senato approva la mozione 1-00146 (testo 2).

Per lo svolgimento e la risposta scritta ad interrogazioni

BORNACIN (*AN*). Sollecita la risposta all'interrogazione 4-02727, sulla vicenda che ha recentemente coinvolto il Presidente della Giunta regionale della Liguria.

MALAN (*FI*). Sollecita lo svolgimento dell'interrogazione 3-00908, sulla presenza nella zona partenze dell'aeroporto di Malpensa di due persone con il capo ed il volto completamente coperti.

GRAMAZIO (*AN*). Sollecita la risposta alle interrogazioni 3-00676, 4-01174 e 4-01303 sull'azienda sanitaria di Latina, ove il direttore generale si è aumentato lo stipendio prima di andare in pensione.

PRESIDENTE. La presidenza si attiverà presso il Governo nel senso richiesto dagli interroganti.

Sulla rapina compiuta da un terrorista pluriergastolano in semilibertà

SELVA (*FI*). Esprime indignazione per la concessione di benefici premiali ad un terrorista che non si è mai pentito, invitando la magistratura ad un forte senso di responsabilità ed auspicando l'eliminazione dall'ordinamento della giurisdizione premiale.

BIONDI (*FI*). Invita ad affrontare la questione del conferimento di benefici premiali con forte senso di realismo e sottolinea la necessità che la magistratura effettui in proposito degli accertamenti non meramente formali, ma volti ad attestare con serietà il livello di pericolosità del detenuto.

BERSELLI (*AN*). Le responsabilità di quanto è avvenuto non possono ricadere sulla magistratura, chiamata ad una difficile valutazione nella concessione di benefici previsti dalla legge. Spetta piuttosto al Parlamento intervenire, magari su impulso del Governo, per modificare la legge Gozzini. (*Applausi del senatore Fluttero*).

PRESIDENTE. Invita i senatori Selva, Biondi e Berselli a ricorrere agli strumenti di sindacato ispettivo per approfondire la questione con il Governo.

Dà annunzio degli atti di sindacato ispettivo pervenuti alla Presidenza (*v. Allegato B*) e toglie la seduta.

La seduta termina alle ore 14,10.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente MARINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 9,04*).

Si dia lettura del processo verbale.

D'AMICO, *segretario*, dà lettura del processo verbale della seduta antimeridiana del giorno precedente.

Sul processo verbale

STIFFONI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Senatore Stiffoni, vorrei sottolineare all'Aula due aspetti della seduta di questa mattina, poi le darò senz'altro la parola.

Il primo: la seduta inizierà – è un atto dovuto – con l'intervento del Ministro dell'economia e delle finanze sulla situazione economica del Paese. Verrà poi svolta la discussione relativa all'aeroporto di Malpensa, richiesta ripetutamente in particolare dal Gruppo della Lega, che siamo riusciti ad inserire all'ordine del giorno della seduta di questa mattina.

Questa è la riflessione che desideravo fare. Senatore Stiffoni, la prego di riflettere su questo punto e le do la parola.

STIFFONI (*LNP*). Signor 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 non è in numero legale.
Suspendo la seduta per venti minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 9,09, è ripresa alle ore 9,30).

Ripresa della discussione sul processo verbale

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

CALDEROLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CALDEROLI (*LNP*). Signor Presidente, rinunciamo a chiedere la verifica del numero legale, anche se in maniera evidente questa mattina il numero legale non c'è. Credo però vada sottolineato che, a fronte dell'intervento del Ministro dell'economia e delle finanze che viene a presentare la politica economica che è l'atto principale di un Governo, l'assenza della maggioranza è un fatto grave e di indirizzo al Governo stesso. (*Applausi del senatore Santini*). (*Il senatore Boccia fa cenno di voler intervenire*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il processo verbale.

È approvato.

Senatore Boccia, voglio precisare che ho ricevuto altre richieste di intervento. Darò la parola a tutti dopo la conclusione dell'esposizione del Ministro dell'economia e delle finanze.

Comunicazioni della Presidenza

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

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

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

Pertanto decorre da questo momento il termine di venti minuti dal preavviso previsto dall'articolo 119, comma 1, del Regolamento (*ore 9,31*).

Esposizione economico-finanziaria del Ministro dell'economia e delle finanze (ore 09,32)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: «Esposizione economico-finanziaria del Ministro dell'economia e delle finanze».

(*Il senatore Eufemi fa cenno di voler intervenire*). Senatore Eufemi, ripeto che la parola verrà data a tutti coloro che l'hanno chiesta, e lei è il primo dell'elenco, dopo la conclusione dell'intervento del Ministro.

Ha ora facoltà di parlare il ministro Padoa-Schioppa.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Signor Presidente, onorevoli senatori, la manovra di bilancio che vi presento oggi si iscrive in un disegno politico delineato è un anno e da allora perseguito con coerenza e con tenacia.

Se dovessi condensare in una sola frase il senso di tale disegno, direi che abbiamo voluto restituire all'azione di governo l'ampiezza di un progetto che partendo dall'oggi guardi lontano nel futuro. Potrebbe sembrare un proposito scontato, ma un esame sereno convince che così non è. Per troppi anni è stato commesso l'errore di affrontare i problemi dell'oggi ipotecendo le risorse del domani; per troppo tempo è sembrato che la saggezza e la bravura consistessero, come in un rodeo di cavalli, nel restare in sella rinunciando a darsi una direzione.

L'origine dell'immenso debito pubblico dell'Italia è tutta in questo errore di prospettiva. E così pure l'origine della fiacchezza della nostra crescita economica. Per dare un domani all'Italia dobbiamo operare guardando lontano ma senza curarci del nostro domani.

La scorsa legislatura si aprì con promesse mirabolanti, ma si concluse con la scomparsa dell'avanzo primario, la risalita del debito, l'incoraggiamento aperto all'evasione fiscale, il sacrificio degli investimenti in infrastrutture a favore della spesa corrente, l'ingresso in una rischiosa procedura di infrazione delle regole europee; una procedura per noi particolarmente pericolosa proprio perché il debito – che per oltre la metà è in mano di investitori esteri – ci rende esposti sul mercato internazionale come nessun altro Paese.

Le vere anomalie della finanza pubblica italiana, alle quali anche questa manovra cerca di porre riparo, si riducono a due. La prima è il gigantesco debito pubblico, il più alto in Europa e il terzo al mondo in valore assoluto: 1.600 miliardi di euro che ci obbligano a reperire ogni anno circa 70 miliardi per il pagamento dei relativi interessi; 1.200 euro all'anno, in media, in testa ad ogni italiano, compresi i neonati. La gara europea la iniziamo ogni anno con 5 punti di penalizzazione rispetto ad agguerritissimi concorrenti.

La seconda anomalia è l'ampiezza dell'evasione fiscale, anch'essa del tutto fuori linea rispetto alla media europea. Il divario ammonta a circa 5-6 punti di Prodotto interno lordo: 75-90 miliardi di euro ogni anno. Che nessuno o quasi ponga questi due semplici fatti, sempre e di nuovo, al centro delle sue analisi e dei suoi giudizi è veramente singolare. Ma i fatti sono ostinati e la loro forza alla fine è irresistibile.

Rivendico al Governo Prodi di aver posto la questione del debito e la questione dell'evasione fiscale al centro dell'attenzione; e grazie a questo continuo *memento*, di aver fatto finalmente crescere la consapevolezza del peso che una politica economica miope ha posto sulle spalle innocenti di chi veniva dopo, quelle dei giovani di oggi e di domani. Come si fa strada la consapevolezza che è il cittadino in regola col fisco a pagare, nel senso letterale, se il suo vicino con l'auto di lusso, la terza o quarta casa e magari la barca di altura dichiara redditi da collaboratore domestico o da vile urbano.

Sappiamo che la pressione fiscale è alta in Italia, anche se non più alta di quella dei Paesi a noi vicini. Ma sono del tutto fuorvianti le campagne di propaganda e disinformazione che tendono a presentare il recupero dell'evasione come un aumento delle imposte.

No: semplicemente paga il dovuto chi prima non pagava. E oggi, con un anticipo che solo pochi mesi fa non avrei ritenuto possibile, la manovra finanziaria contiene le prime concrete «restituzioni» ai contribuenti di risorse recuperate all'evasione. Mi è particolarmente gradito sottolineare che in questa operazione di recupero, vitale per l'economia e per l'etica sociale del nostro Paese, il personale dell'Agenzia delle entrate e della Guardia di finanza sta dando prova di grande impegno e perizia tecnica.

Solo la poca stima di sé che affligge noi italiani ci impedisce di giudicare questi due risultati così come li giudicheremmo se riguardassero un altro Paese: successi spettacolari. Grazie a questi due successi abbiamo potuto intraprendere l'alleggerimento fiscale per i contribuenti in regola nonché riprendere gli investimenti nei trasporti per ferrovia, nelle strade, nella ricerca.

Oggi possiamo così presentare una manovra finanziaria molto diversa da quella passata. Per la prima volta da molto tempo conseguiamo una riduzione del disavanzo, senza dover effettuare una manovra correttiva.

Presentiamo una manovra di restituzione fiscale, di semplificazione, di investimenti, di riqualificazione della spesa pubblica, di rafforzamento del sistema di protezione sociale. Manteniamo tutte le promesse fatte. Siamo in linea con il programma di legislatura e con le risoluzioni parlamentari sul Documento di programmazione economico-finanziaria.

Il Governo è consapevole della sua responsabilità di decisore ultimo; ma proprio questa consapevolezza sorregge la sua convinzione che le scelte condivise siano anche quelle che portano agli esiti migliori. La manovra di bilancio è frutto di una cooperazione con e tra le principali istituzioni e rappresentanze del Paese. Accoglie il risultato di accordi e intese con il sistema delle autonomie locali, con le parti sociali, con il mondo universitario; di incontri e discussioni con i rappresentanti di numerosis-

simi settori della nostra vita civile ed economica. Ma la manovra è soprattutto il frutto dello sforzo compiuto dagli italiani; sono essi che hanno fatto uscire il Paese dall'emergenza dei conti, dimostrando di accettare sempre più il basilare principio che tutti debbono assolvere al loro compito di contribuenti. (*Commenti dal Gruppo LNP*). Di questo voglio qui ringraziarli.

Prima di illustrare gli specifici interventi della manovra di bilancio, debbo esporre l'argomento generale che li ispira. Esso si riassume così: il ritorno a una crescita economica prolungata e sostenibile è la questione centrale. Tornare a crescere è indispensabile per dare una prospettiva ai giovani, per mantenere o raggiungere livelli di benessere, qualità della vita, sicurezza sociale, tutela dell'ambiente, influenza internazionale, corrispondenti all'ambizione di un Paese industriale avanzato.

La spinta per tornare a crescere il Paese deve farla scaturire al proprio interno, deve trarla da un desiderio di eccellenza; non gli verrà da sollecitazioni esterne, né di natura economica né di natura politica. Per il Governo ciò vuol dire, in primo luogo, fare buon uso, miglior uso di quanto abbia saputo fare fin qui, delle risorse che i contribuenti gli conferiscono perché produca beni pubblici e servizi alla collettività. In linguaggio economico si dice che la produttività del settore pubblico deve aumentare strutturalmente. È difficile ma possibile.

Lo spazio per crescere c'è. Basterebbe che ci allineassimo alla media europea in termini di aumento della produttività e di partecipazione alle forze di lavoro perché l'economia salisse con una crescita annua del 2,5-3 per cento. Si dimezzerebbe in meno di un decennio il peso del debito. La grande ingiustizia arrecata alle nuove generazioni sarebbe sanata. Ecco a che cosa serve la crescita. Ecco perché essa è indispensabile in una prospettiva che guardi al futuro e non all'immediato.

Per aiutare l'economia a crescere, il settore pubblico ha un ruolo essenziale da svolgere e nello stesso tempo si trova oggi in una condizione molto difficile: anno dopo anno esso ha accumulato debito e mancato di accrescere il capitale fisico e umano di cui dispone per servire il Paese. Anzi, quel capitale lo ha consumato. Di qui la mancanza di strade, che impedisce la mobilità in intere Regioni; materiale ferroviario obsoleto e insufficiente; infrastrutture carenti, università prive di posti per giovani scienziati; uffici scarsi di tecnici e ingegneri. Per un generale salto di qualità, occorre tempestivamente investire. E per investire non possiamo né indebitarci né chiedere più soldi ai contribuenti: dobbiamo risparmiare, economizzare.

Per la prima volta lo Stato presenta il bilancio in una forma che rende comprensibile ai cittadini la destinazione delle risorse che essi gli affidano. La nuova classificazione del bilancio si basa su 34 missioni, corrispondenti alle grandi finalità perseguite, che, a loro volta, si articolano in circa 170 programmi che raffigurano il complesso delle attività svolte.

La vecchia classificazione era incentrata su chi gestisce le risorse, sulle amministrazioni. La nuova guarda a che cosa si fa con le risorse, le destinazioni, le funzioni. Il bilancio finalmente parla in lingua italiana,

diventa leggibile per tutti. Anche la legge finanziaria diventa più leggibile e snella: per ogni singolo programma rende chiare le variazioni di risorse proposte rispetto a quelle già disponibili; ha dimensioni contenute sia nelle cifre, sia nelle norme: 11 miliardi in luogo di 35; 96 articoli in luogo dei 217 del 2007.

Contestualmente al bilancio e alla finanziaria, il Governo presenta un decreto-legge che reca misure di restituzione fiscale e di forte sostegno agli investimenti con effetti sul 2007, ma strettamente legato alla logica complessiva della manovra. Entro la metà di ottobre, poi, il Governo presenterà il primo collegato, recante le misure su lavoro e previdenza che recepiscono gli accordi del 23 luglio 2007.

Poiché la copertura di queste misure sta nella legge finanziaria, è irrinunciabile per il Governo che le Camere, utilizzando le risorse dei Regolamenti vigenti, come spesso è stato sottolineato autorevolmente, garantiscano la deliberazione definitiva almeno di questo collegato entro il 31 dicembre 2007. La procedura parlamentare sarà facilitata da una limitazione degli emendamenti proposti dal Governo e dal loro raggruppamento. Se la cornice regolamentare in vigore, con il concorso leale e trasparente della maggioranza e dell'opposizione, riuscirà ad assicurare il rispetto di questi termini temporali senza il ricorso alla fiducia, le istituzioni della democrazia repubblicana avranno raccolto in modo adeguato il monito del Primo Magistrato della Repubblica.

La legge finanziaria, anche quando ha le ampie dimensioni dell'anno scorso, incide solo su una parte modesta (pochi punti percentuali) delle risorse che passano per i conti pubblici: è solo il mutamento marginale che si apporta ogni anno alle cifre del bilancio dello Stato centrale. È dunque ben poco giustificata l'attenzione spasmodica che si concentra attorno ad essa ed è anche fuorviante, perché porta a concentrare gli sforzi e il dibattito su aspetti spesso secondari. Distoglie dalla questione fondamentale: come vengono impiegate le risorse a disposizione.

È da augurarsi che non sia lontano il giorno in cui il disegno di legge di bilancio, che entra in Parlamento il primo giorno di ottobre, non abbia bisogno di una legge finanziaria che lo modifichi. Quel giorno indicherebbe che la legislazione implicante entrate o spese si è evoluta ordinatamente ed efficacemente nel corso dell'annata parlamentare, sicché la sessione di bilancio possa limitarsi a registrarne le implicazioni contabili, così come immaginavano i Padri costituenti. Ma nessuna famiglia, nessuna impresa, nessuna organizzazione gestirebbero le proprie finanze dando sostanzialmente per intoccabili le scelte compiute fino a quel momento, come se il continuo mutamento dei bisogni, delle preferenze, delle tecnologie e delle conoscenze non richiedesse una continua revisione dell'intero bilancio. Si impone ormai una revisione progressiva delle modalità d'impiego dell'intero ammontare delle risorse di bilancio.

Il bilancio pubblico è risultato di una stratificazione di leggi, pratiche amministrative, strutture organizzative, rapporti tra amministrazioni, società e organi di Governo (centrale e locale), impegni con sindacati, imprese, rappresentanze di categorie. È per molti versi un dato acquisito, ar-

duo da modificare. È per questo che non si può credere ai colpi di magia, alle soluzioni facili; per ottenere risultati in termini finanziari e di qualità dei servizi ci vuole tempo. Occorre saperlo e dirlo con chiarezza: chi propone la colla a presa rapida, ricette immediate e miracolose, se è in buona fede sta ingannando se stesso e, comunque, inganna il suo prossimo: la prova l'abbiamo fatta molto di recente.

Con questa manovra di bilancio il riequilibrio dei conti prosegue: il *deficit* si riduce dal 2,4 per cento del PIL nel 2007 al 2,2 per cento nel 2008; il debito pubblico scende dal 105 al 103,5 per cento. Si arresta la crescita della spesa primaria rispetto al prodotto; si ferma la pressione fiscale.

Per la prima volta dopo molti anni, la proposta del Governo non ha bisogno di reperire nuove risorse per destinarle al rispetto dei conti e degli impegni europei.

I mezzi ricavati dal recupero di imposte evase e dalla riduzione di spese permettono una prima riduzione del carico fiscale, il sostegno di coloro il cui reddito è tanto basso da non comportare obblighi di imposta (i cosiddetti incapienti), l'investimento in capitale materiale e immateriale.

Sono coperte le spese che nel DPEF del giugno scorso erano state indicate come dovute, anche se non ancora contabilizzate perché non recepite della legislazione vigente.

Il contenimento della spesa pubblica è un obiettivo costante di tanti Governi. Che sia difficile da conseguire lo sa perfettamente chiunque vi si sia accinto. È invece facile predicarlo ogni giorno dalle tribune, alimentando l'illusione e rendendo così il compito ancora più arduo.

Che limitare la spesa sia possibile lo dimostra un fatto incontestabile: vi sono Regioni, Comuni, ospedali, scuole, università, tribunali, comparti della pubblica amministrazione in cui le stesse funzioni, le stesse operazioni vengono compiute con costi molto inferiori a quelli di altri; con minori unità di personale, con tempi più rapidi, con servizi migliori.

Se è così – e le analisi raccolte nel «Libro verde» sulla spesa pubblica lo confermano senza possibilità di dubbio – non c'è ragione per cui non si debba allinearsi verso l'alto, eliminando le inefficienze che gravano sull'intero Paese e che tengono gonfia la spesa.

Occorre prendere il modello delle realtà migliori presenti in Italia, premiando l'adeguamento a queste delle meno efficienti.

Uno sforzo di riqualificazione della spesa ha interessato tutti i Ministeri.

Revisione sistematica del bilancio, riesame delle priorità, analisi dell'efficacia delle politiche e dell'efficienza organizzativa devono diventare parte integrante del servizio che i pubblici uffici rendono al Paese. Non sono mere tecniche di gestione; sono, devono essere, l'atteggiamento mentale di chi sa di amministrare beni non suoi, risorse prodotte con fatica dagli italiani attraverso il loro lavoro.

La manovra di bilancio introduce misure di razionalizzazione della spesa per un risparmio complessivo di 4,5 miliardi, pari a quasi la metà

delle risorse recuperate per sostenere il complesso degli interventi previsti dalla manovra di bilancio.

Una parola va detta anche sui cosiddetti costi e spese della politica. Ritengo che gli sprechi quantitativamente maggiori non siano quelli della politica (moralmente i più gravi), bensì quelli del malo uso delle risorse pubbliche nei diversi comparti dell'amministrazione. Per malo uso non intendo la scarsa applicazione al lavoro, i cosiddetti fannulloni, che pure esistono a fianco di tanti impiegati e funzionari coscienti. Intendo strutture inutilmente pesanti: troppe Province, troppi uffici, troppi tribunali, lavori svolti magari con scrupolo ma con tecniche superate, o lavori non più necessari.

BIONDI (*FI*). Troppi Ministri no?

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Ciò detto, sprechi e malversazioni nella politica indubbiamente ci sono: sono opera di una minoranza, stranamente tollerata dalla maggioranza dei politici onesti, i quali spesso (si consenta di dirlo a un osservatore che non è un politico di professione), molto più spesso di quanto non si creda, sono impegnati nel compito al quale sono stati chiamati dagli elettori senza risparmio di forze e di passione civile. Sprechi e malversazioni – aggiungo – spesso osservati con pigra indulgenza – al momento del voto – dagli stessi cittadini elettori che se ne lamentano.

Una riduzione del personale parapolitico, dei consulenti, delle troppe commissioni di studio è possibile e ormai ineludibile.

Il Governo vi si applica da un anno e la persegue anche in questa legge finanziaria, con un complesso di misure che porteranno ad una riduzione della spesa legata alla politica. Nel complesso, si tratta di un'azione vigorosa che porterà un risparmio per le casse delle pubbliche amministrazioni pari a circa un miliardo a regime.

Ma c'è di più: nel quadro del disegno di riforma costituzionale che inizierà il suo *iter* tra breve alla Camera, il Governo auspica e sostiene una forte riduzione del numero dei parlamentari sin dalla prossima legislatura, una riduzione di dimensione mai osata prima. (*Ilarità dai banchi dell'opposizione*).

PRESIDENTE. Scusate colleghi, qui si sta parlando di economia, sì o no? (*Commenti dai banchi dell'opposizione*). Si può essere d'accordo o meno, ma le urla cosa c'entrano con il discorso che stiamo facendo? Solo questo dico: è un atto del Ministro, tra l'altro nel rispetto della legge.

BIONDI (*FI*). La legge non prevede che il Governo riduca il Parlamento.

PRESIDENTE. Vi prego, colleghi. Proseguo, signor Ministro.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Passo ora ad illustrare gli aspetti principali della manovra di bilancio.

Sul terreno dell'efficienza – che in un mondo di risorse scarse è requisito primo per poter crescere – il Governo, la politica economica debbono fare ciò che loro compete: nulla di più e nulla di meno. Investire nelle infrastrutture, togliere vincoli e bardature inutili e costose all'attività delle imprese, garantire la sicurezza sul territorio e condizioni fiscali allettanti per gli investitori italiani e stranieri.

In relazione con le recenti vicende sui mercati finanziari e con i dati più recenti dell'economia italiana, la manovra di bilancio si fonda su stime di crescita prudenti: poco sotto il 2 per cento quest'anno, 1,5 l'anno prossimo.

Per un Governo, sia esso centrale o locale, efficienza significa prima di tutto fornire in modo efficace e al minor costo possibile i beni pubblici primari: legalità, certezza del diritto, sicurezza, correttezza dei comportamenti pubblici. Per stimolare iniziative economiche che producano ricchezza nessuna politica meridionalistica sarebbe più efficace del pieno ritorno di alcune Regioni italiane alla legalità, ad una giustizia certa e rapida, ad un accettabile ordine pubblico. Per ottenerlo occorrono risorse ed il Governo è convinto che esse possano essere innanzitutto tratte da un migliore uso di quelle che già sono in dotazione alle pubbliche amministrazioni.

In aggiunta, la manovra di bilancio propone che siano destinate risorse aggiuntive nella misura di oltre 200 milioni per il comparto della sicurezza; per la giustizia, è di particolare rilievo l'iniziativa per l'avvio di un programma straordinario di edilizia penitenziaria (circa 70 milioni nel prossimo triennio), volto a fronteggiare situazioni di emergenza in questo settore.

Scuola: in un mondo di competizione planetaria in cui la produzione di ricchezza è basata sulla conoscenza, l'efficienza si fonda sulla qualità del cosiddetto capitale umano. È urgente che il nostro sistema scolastico colmi il ritardo di cui soffre nel confronto internazionale. Una scuola di qualità inadeguata immiserisce la persona, frena la mobilità sociale e la produttività del Paese. Ecco le considerazioni che hanno indotto i Ministeri dell'istruzione e dell'economia ad un impegno congiunto, che si è tradotto nel «Quaderno bianco sulla scuola», presentato nei giorni scorsi.

Tre sono le indicazioni operative del Quaderno: migliorare l'organizzazione del servizio e della rete scolastica, imprimere un salto di qualità al sistema nazionale di valutazione; valorizzare la figura dell'insegnante attraverso innovazioni nel reclutamento e nella formazione.

Ora, con questa manovra di bilancio si avvia la sperimentazione monitorata di un'azione congiunta tra Stato, Regioni, altri enti locali e istituti scolastici che, a livello di singoli territori, permetta una migliore allocazione delle risorse finanziarie. Dove l'intervento avrà successo, i risparmi realizzati potranno essere reinvestiti a favore dei servizi che si è scelto di potenziare.

Università: nelle scorse settimane, il Ministro dell'università e della ricerca, il Ministro dell'economia e delle finanze e la Conferenza dei rettori hanno convenuto sulla necessità di elevare la qualità globale del sistema universitario, garantendone la stabilità finanziaria e stabilendo con chiarezza le reciproche responsabilità in un orizzonte temporale che consenta a ciascuna parte di operare con minori incertezze. Mi auguro che sia al più presto firmato un patto per l'università, quale tassello importante di una politica che leghi l'incremento delle risorse fornite dallo Stato attraverso la manovra finanziaria a risultati e miglioramenti nell'organizzazione, nella didattica e nella ricerca, valutati secondo parametri seri e condivisi.

Infrastrutture e Mezzogiorno: ammodernare e potenziare le infrastrutture del Paese, recuperare il Mezzogiorno alla economia produttiva sono presupposti fondamentali affinché il nostro sistema economico possa colmare il ritardo di competitività e di crescita rispetto ai principali Paesi europei. Con questa manovra di bilancio il Governo conferma il proprio impegno a dotare il Paese di una rete di infrastrutture al passo con i tempi. Circa due miliardi e mezzo di euro vengono destinati al capitolo investimenti da realizzare nell'anno in corso. Di questi, oltre un miliardo è destinato al gruppo Ferrovie, mentre 215 milioni sono stati stanziati a favore dell'ANAS. Circa un miliardo, infine, è destinato ad interventi per la mobilità a Milano, Roma, Napoli e per il Mose di Venezia; il resto è stato destinato ad investimenti in materiale rotabile nella regione Calabria, al potenziamento del trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina e a interventi di collegamento stradale nella Regione Friuli-Venezia Giulia. A ciò si aggiungono 7 miliardi di euro complessivamente previsti per investimenti in infrastrutture, anche grazie al rifinanziamento delle opere previste dalla legge obiettivo per il triennio 2008-2010, risorse che si aggiungono agli oltre 3 miliardi stanziati nella precedente finanziaria. Ricordo che la media annuale della precedente legislatura è stata di circa 1,8 miliardi di euro.

Nel complesso, si perviene ad un importo complessivo destinato alle infrastrutture pari a quasi 35 miliardi di euro. L'effettiva allocazione di tutte queste risorse ai progetti inseriti nei principali programmi infrastrutturali è stata accompagnata da una attenta verifica.

Il tema Mezzogiorno e sviluppo esemplifica come l'azione di bilancio non trovi il proprio valore soltanto negli indispensabili finanziamenti, ma anche, e talvolta soprattutto, in un più efficace utilizzo delle risorse disponibili. Le nuove risorse connesse all'attuazione del Quadro strategico nazionale 2007-2013, in cui vengono fatti confluire il Fondo per le aree sottoutilizzate e i Fondi europei, sono complessivamente molto significative in particolare per il Mezzogiorno, per cui ammontano ad oltre 100 miliardi euro. Si tratta di una occasione importante, da non sprecare.

Di grande rilevanza è anche la riconversione del sistema degli incentivi (legge n. 488) verso meccanismi automatici a sostegno degli investimenti.

Fiscalità, semplificazione e riduzione dei costi: alla intensificazione dei controlli deve corrispondere uno sforzo per rendere il sistema fiscale progressivamente più semplice e meno gravoso dal punto di vista degli adempimenti.

È importante sottolineare che la semplificazione risponde ad una esigenza fortissima dei contribuenti, in particolare delle imprese. Su questa via la finanziaria compie passi avanti davvero incisivi: propone misure di semplificazione di eccezionale rilievo che non hanno precedenti in molti anni di storia del nostro sistema tributario.

La prima innovazione è la predisposizione di un regime speciale per i contribuenti cosiddetti marginali: circa un milione di piccoli imprenditori, con basso giro di affari e senza dipendenti, potrà scegliere di aderire – se lo riterrà conveniente – ad un sistema semplificato con cui assolvere gli obblighi fiscali con un solo prelievo ad aliquota fissa. A sostanziale parità di gettito complessivo per il Fisco, il risparmio in termini di costo degli adempimenti e di tempo impiegato a tenere in regola la documentazione fiscale è enorme.

Non meno importanti sono le novità in tema di tassazione per le imprese. Adottando un sistema già sperimentato con successo in Germania, viene semplificata la determinazione della base imponibile facendola sostanzialmente coincidere con il bilancio civilistico: mentre la base imponibile viene allargata, sono abbassate le aliquote di prelievo sia dell'IRES (dal 33 al 27,5 per cento), sia dell'IRAP (dal 4,25 al 3,9 per cento). L'IRAP diventa pienamente imposta regionale e viene eliminata dalla dichiarazione dei redditi Unico. Le due misure riducono in modo sostanziale gli oneri per la gestione amministrativa del settore produttivo.

Energia e ambiente: così come l'accumulo di un enorme debito, il depauperamento delle risorse naturali è un'altra caratteristica con cui si manifesta lo sguardo corto, l'incapacità di allargare il respiro nelle scelte di politica economica. Con la manovra si rafforzano gli interventi per combattere i cambiamenti climatici, per risparmiare energia e migliorare la qualità della vita degli italiani. Tra i maggiori interventi previsti ricordo: la conferma degli stanziamenti del Fondo per Kyoto (600 milioni), la destinazione di oltre 150 milioni alla nascita di nuovi parchi urbani e di ben 530 milioni per combattere il dissesto idrogeologico del Paese; l'estensione degli sgravi fino al 55 per cento per le spese di ristrutturazione delle abitazioni secondo criteri di ecoefficienza (per ridurre le dispersioni termiche e per l'installazione di pannelli solari) al triennio 2008-2010.

Il risanamento non è certo l'unico fine dell'azione di Governo. Vorrei dire che, a rigore, non è nemmeno un fine in sé; è piuttosto una necessità, un mezzo, una condizione per rendere sostenibile la crescita. Chi rimprovera al Governo e a questa finanziaria di non aver destinato l'intero extragettito al risanamento, non solo si contraddice (perché nelle stesse righe dice anche esattamente l'opposto, che cioè tutto doveva andare alla riduzione delle imposte), ma ignora anche che un Governo non può e non deve omettere il sostegno ai cittadini meno fortunati.

Sul terzo indirizzo dell'azione di Governo (terzo solo in ordine di elencazione, non certo in ordine di merito), cioè l'equità, la manovra di bilancio – con i provvedimenti che l'hanno preceduta e con quelli che l'accompagnano nel collegato – contiene una fitta rete di interventi su una pluralità di settori cruciali per la vita della nostra società. Ricordo brevemente alcuni degli interventi che realizzano questa direttrice di fondo.

Incapienti: per i soggetti con redditi inferiori al minimo imponibile, un *bonus* di nuova ideazione assicurerà un aiuto concreto, anche se limitato, in tempi brevi. Si tratta di una popolazione di oltre 10 milioni di persone. Il *bonus*, pari a 150 euro per contribuente, è commisurato all'ampiezza dell'eventuale nucleo familiare e sarà perciò corrisposto anche per ciascuno dei familiari a suo carico.

Famiglie: si introduce il congedo di maternità e parentale nei casi di adozione e affidamento, effettuando una completa equiparazione a quanto previsto per i figli biologici. Vengono estesi i benefici riconosciuti alle vittime del terrorismo alle vittime del crimine, nonché ai loro familiari superstiti.

Donne: prosegue la politica di contrasto della violenza alle donne con un incremento significativo dei fondi destinati a questo scopo.

Giovani: si introduce uno sconto fiscale di circa 300 euro l'anno ai giovani tra i venti e i trenta anni che affittano casa e viene ampliato lo sconto per le locazioni degli studenti universitari.

Immigrazione: viene incrementato il fondo per l'inclusione sociale.

Anche interventi apparentemente di altra natura sono, in realtà, misure di equità. Basti pensare alla condizione dei milioni di pendolari che giornalmente si recano sul luogo del lavoro e troppo spesso soffrono di vero e acuto disagio per capire che l'equità ha anche questa dimensione.

Gli investimenti per infrastrutture (ferrovie, strade, metropolitane, altri mezzi pubblici urbani) non potevano attendere oltre e sono stati fortemente incrementati.

Questione casa: alla questione della casa il Governo dedica, in questa manovra di bilancio, un insieme organico di misure che non ha precedenti da molte legislature. Dall'ICI agli affitti, dalle abitazioni destinate ai ceti sociali meno favoriti ai giovani che ancora vivono nella famiglia di origine. È urgente la ripresa di una politica per la casa, che incoraggi e premi forme adeguate di edilizia popolare. È quanto il Governo ha iniziato a fare con la costituzione, tramite il demanio, di una società per l'acquisizione, la ristrutturazione e la realizzazione di immobili ad uso abitativo. Sono messi a disposizione, per questo scopo, 150 milioni già a partire dall'anno in corso. L'intenzione è di rendere disponibili non meno di 8.000 appartamenti l'anno, per i prossimi dieci anni, a canoni sostenibili, soprattutto nei Comuni soggetti a fenomeni di disagio abitativo.

A partire dal 2008 si attua una riduzione permanente del prelievo ICI sulle prime case, a vantaggio dei proprietari che le abitano. Si attuano corrispondenti agevolazioni fiscali a chi abita in affitto. Si tratta, nel com-

plesso, di un intervento di restituzione fiscale molto sostanzioso, pari a circa 2 miliardi di euro a regime.

Previdenza: accanto a questa dimensione, volta a ridurre ingiustizie per così dire orizzontali, vi è una seconda dimensione dell'equità, consistente nel contrastare iniquità intergenerazionali, quelle che gravano sulle spalle di chi eredita le scelte del passato. La finanziaria 2008 opera con determinazione in questo campo.

Ecco perché la prospettiva di un graduale aumento dell'età pensionabile, in presenza di un allungamento della speranza di vita che è tra gli aspetti più straordinari della nostra epoca, è mantenuta aperta con il recente accordo sulla previdenza, che ha, d'altra parte, giustamente graduato questo aumento superando il brusco e iniquo passaggio, in una sola notte, dai cinquantasette ai sessanta anni per il pensionamento.

Ecco perché questa finanziaria e i decreti che l'hanno preceduta e che l'accompagnano hanno scelto di sovvenire alla precarietà dei rapporti di lavoro così da coprire gli intervalli tra un'occupazione e la successiva, in un'epoca nella quale la flessibilità del posto di lavoro è senza alcun dubbio destinata a rimanere molto alta.

La manovra comprende le norme che danno attuazione al Protocollo su previdenza, lavoro e competitività firmato lo scorso luglio.

Le risorse complessivamente destinate a questo fine sono sostanziose: oltre 5 miliardi di euro per il periodo 2008-2010, che si aggiungono ai 900 milioni di euro per il 2007 e un miliardo e mezzo a decorrere dal 2008 stanziati all'inizio di luglio.

In campo previdenziale, il processo di riforma iniziato nei primi anni Novanta viene finalmente portato a un punto che dà certezza ai lavoratori, migliora l'equità – tra e entro le generazioni – delle nostre regole previdenziali e assicura la sostenibilità finanziaria.

Lavoro: in tema di lavoro, lo sforzo si è applicato ad accrescere l'efficacia della disciplina del mercato, a incoraggiare una partecipazione sempre più alta alle forze di lavoro e a offrire tutele adeguate contro il rischio di percorsi lavorativi frammentati.

Il Governo propone di riformare il sistema di sostegno alla disoccupazione aumentando la durata e la copertura dell'indennità ordinaria e di quella a requisiti ridotti. Di agire sulla probabilità di inserimento stabile nel mercato del lavoro delle coorti più giovani, delle donne e degli ultracinquantenni attraverso il supporto a iniziative individuali di inserimento che sostengano i redditi dei lavoratori parasubordinati per i periodi d'interruzione. Di potenziare i servizi per l'impiego, collegando e coordinando l'erogazione delle prestazioni di disoccupazione a percorsi di formazione e di inserimento lavorativo, razionalizzando gli incentivi, aumentando la convenienza di formule contrattuali stabili, contrastando il lavoro nero e tutelando la salute e la sicurezza dei lavoratori.

Riteniamo di avere conseguito risultati importanti in questo primo scorcio di legislatura, ma rimaniamo anche convinti che per rendere completo, davvero equo, equilibrato il sistema di protezione sociale italiano,

che è ancora insufficiente per molti aspetti, i passi da compiere siano ancora molti; contiamo di compierli.

Per quanto riguarda la cooperazione allo sviluppo, in un mondo che si va unificando, in cui il volto sofferente del nostro prossimo è quello di un africano o di un asiatico che entra nelle nostre case attraverso la televisione, equità e solidarietà sono comandamenti da osservare innanzitutto su scala planetaria. Sempre più attuale appare la previsione formulata nel 1795 da Emanuele Kant: la violazione di un diritto in un punto qualsiasi della terra sarà avvertita come riguardante ciascun uomo.

Da noi vi è – per fortuna – soprattutto povertà relativa; la povertà assoluta prevale in altri continenti. L'Italia, Paese ormai prospero nel contesto mondiale, da anni pratica, con beneficio anche per il suo sistema produttivo, la cooperazione allo sviluppo del Sud del mondo. Ma nella passata legislatura, nonostante gli impegni sottoscritti, aveva arrestato la sua azione. Questa è oggi ripresa a sostegno dei Paesi poveri, in particolare nel campo della prevenzione, dei vaccini, della lotta contro le malattie: la manovra che viene oggi presentata destina a questo fine 500 milioni aggiuntivi nel 2007 e 440 milioni nei tre anni successivi.

Il Governo è fiero di assolvere questo vero dovere etico e politico e spera di ulteriormente incrementare il contributo nel rispetto di un uso particolarmente attento e oculato delle risorse pubbliche a ciò destinate, quale purtroppo non sempre si è avuto negli anni passati.

Signor Presidente, onorevoli senatori, non si devono confondere solidarietà sociale e livello di benessere: troviamo equità anche in comunità umane che languono nella povertà assoluta; osserviamo profonde ingiustizie sociali anche in società opulente. Ma nel nostro mondo industriale e postindustriale di divisione del lavoro e di specializzazione produttiva, gli istituti della solidarietà sociale, che operano essi stessi come strutture organizzate quasi in forma di impresa, si disseccano se non c'è produzione di nuova ricchezza.

Sul terreno della politica economica, il Governo di questa legislatura ha perciò posto la ripresa della crescita economica al centro della sua strategia; ha mirato, sì, al risanamento dei conti, ma contemporaneamente anche al recupero di efficienza e di produttività e al sostegno delle categorie più povere della popolazione e delle situazioni più disagiate all'interno del Paese, a cominciare dal Mezzogiorno. Risanamento, sviluppo, equità: tre obiettivi, tre valori che si condizionano reciprocamente.

Di questa manovra 2008 si sono già lette valutazioni diverse; una delle più curiose è quella di chi la dichiara una legge elettorale.

Di solito, questa qualifica vuole dire largo alle spese senza guardare all'equilibrio dei conti, per avere più voti. L'esatto contrario di quanto stiamo facendo: conti in ordine, investimenti per la crescita. Se, però, si vuole dire con questo che la finanziaria risponde alle richieste dei cittadini e, dunque, è suscettibile di creare consensi, allora sì, mi sta bene l'etichetta che fa riferimento all'elettorato.

A questa manovra di bilancio hanno cooperato intensamente le diverse anime della coalizione che governa l'Italia, ciascuna portatrice di

esigenze reali, fondate, giustificate, vorrei dire, sacrosante, perché tutte radicate in valori, legittimi interessi e attese di cittadini italiani. Fare la sintesi di diverse esigenze costituisce l'essenza stessa del governare; una sintesi che non può mai essere mera sommatoria di richieste, che deve cercare una risposta coerente all'interesse generale, interesse che pur esiste, anche se parla con voce troppo flebile.

Questo e non altro è il compito della politica. Se un anno fa mi avessero vaticinato una manovra di bilancio come quella che oggi il Governo propone al Parlamento, non so se l'avrei creduto possibile. Se potremo continuare a svolgere il programma iniziato in questi primi due anni di legislatura, il Paese avrà davvero migliorato il suo volto. Confido che questo sarà riconosciuto, il consenso verrà. Voglio ripeterlo: i fatti sono ostinati e la loro forza alla fine è irresistibile. (*Vivi, prolungati applausi dai Gruppi Ulivo, RC-SE, IU-Verdi-Com, SDSE, Aut, Misto-IdV, Misto-Pop-Udeur e dai banchi del Governo. Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro.

Prima di passare al successivo punto all'ordine del giorno, come avevo detto prima di dare la parola al Ministro, vi sono alcuni senatori che hanno chiesto di poter intervenire. Li prego di farlo velocemente perché abbiamo un altro punto all'ordine del giorno, per la trattazione del quale i tempi sono ripartiti, ma attorno alle ore 13-13,30 dovremmo procedere alla votazione mozioni.

Sulla rapina compiuta da un terrorista pluriergastolano in semilibertà

EUFEMI (*UDC*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUFEMI (*UDC*). Signor Presidente, intervengo molto brevemente; ieri è avvenuto a Siena un fatto molto grave. Abbiamo tutti letto la notizia della rapina operata da un terrorista, perché non si tratta di *ex* terroristi, ma di terroristi in piena regola, e di fronte a questo episodio, di un detenuto che godeva del regime di semilibertà pur essendo condannato all'ergastolo, un pluriergastolano, abbiamo assistito a dichiarazioni del ministro Amato, il quale affermava che i magistrati devono essere consapevoli di esercitare una responsabilità enorme e credo che lo siano.

Ora, di fronte ad un fatto così grave e al ripetersi di episodi del genere (potrei citare il caso del sequestro Soffiantini, operato sempre da un rapinatore, Farina, o il caso Izzo, pluriergastolano), ancora assistiamo a queste vicende gravi. Mi sembra il caso intanto che il Ministro o il Governo riferiscano in Parlamento sull'inchiesta operata rispetto all'andamento e alla dinamica dei fatti, ma credo che sarebbe ancor più necessario che il Governo assumesse, nella sua responsabilità, un provvedimento

d'urgenza per sospendere i benefici della legge Gozzini per taluni tipi di reato. (*Applausi dai Gruppi UDC e AN*).

Sul numero legale

BOCCIA Antonio (*Ulivo*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOCCIA Antonio (*Ulivo*). Signor Presidente, avevo chiesto, a caldo, la parola perché volevo ricordare al collega Calderoli, che tra l'altro è anche Vice presidente del Senato e tutti quanti noi apprezziamo come conoscitore minuzioso del Regolamento, che assicurare il numero legale non è un dovere solo della maggioranza; fare il senatore e stare in Aula è un dovere di tutti i senatori. (*Applausi dai Gruppi Ulivo e IU-Verdi-Com*).

Sulla rapina compiuta da un terrorista pluriergastolano in semilibertà

GRAMAZIO (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAMAZIO (*AN*). Presidente, intervengo per evidenziare quanto la stampa oggi riporta ampiamente, ossia l'arresto non di un ergastolano ma di un terrorista che era in libertà, di un terrorista che già nel 1998 fu nuovamente rinchiuso perché in regime di semilibertà aveva effettuato un furto. Quindi, parliamo di un terrorista non pentito, di un terrorista che non ha mai chiesto scusa a quanti ha creato danno, di un terrorista che era nella direzione strategica delle Brigate Rosse. Questo terrorista era in libertà e non si capisce il perché.

Ieri il Ministro della giustizia e il Ministro dell'interno sono intervenuti per evidenziare questa strana situazione. L'avvocato del terrorista dice che si trovava in una brutta situazione perché doveva fare il pendolare. Un terrorista era libero e faceva il pendolare. Probabilmente questo terrorista ce l'aveva con i suoi colleghi, quelli che sono diventati dipendenti e consulenti di enti, di Comuni, di Province e Regioni (*Applausi dal Gruppo AN e del senatore Eufemi*), o con altri terroristi ormai presenti in tutti i tavoli dei convegni culturali a spiegare la loro situazione.

Davanti ad una situazione del genere, Presidente, credo che i Ministri dell'interno e della giustizia non si possano nascondere dietro un dito solo con dichiarazioni, ma debbano venire in Parlamento a spiegare i motivi per i quali un condannato a tre ergastoli è stato rimesso in libertà e per poco non ha ucciso un agente di polizia che faceva il suo dovere. (*Applausi dal Gruppo AN e dei senatori Biondi e Marini Giulio*).

STORACE (*Misto-LD*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà. La prego, intervenga brevemente perché dobbiamo passare al successivo punto all'ordine del giorno.

STORACE (*Misto-LD*). Signor Presidente, il nostro Regolamento ci consente di poter illustrare una questione e credo che mai come in questo caso l'avverbio brevemente sia inappropriato, visto che stiamo parlando – come dicevano i colleghi Gramazio ed Eufemi – di una vicenda che ha turbato la pubblica opinione e anziché l'invito alla brevità mi aspetterei dal Presidente del Senato la stigmatizzazione di quanto sta accadendo.

Pensare che ciclicamente, vent'anni dopo quella stagione, le pagine dei giornali debbano essere riempite dai nomi dei terroristi che sono in circolazione, credo sia qualcosa di veramente grave.

Non devo stare qui a ripetere gli argomenti dei colleghi che condivide. Presidente, non è presente il Governo ed è una triste consuetudine quella che registriamo in quest'Aula perché purtroppo non c'è la sensibilità di mandare nessuno dei 103 Ministri, Vice ministri e Sottosegretari quando quest'Aula si riunisce e credo che ciò sia alquanto scandaloso. Avrebbero potuto immaginare che questa mattina si sarebbe sollevata questa questione, ma l'insensibilità di questo Governo è totale sul fronte delle questioni che più imbarazzano ed indignano i cittadini.

Pertanto, le chiedo, Presidente, un'immediata convocazione del Ministro dell'interno per dirci qual è la situazione sul fronte del terrorismo, quanta gentaglia che rischia di assassinare persone e appartenenti alle forze dell'ordine è ancora in circolazione.

Presidente, non so se il Ministro dell'interno, nella nota che ha diffuso ieri, fosse colto dal solito candore che lo riguarda ogni volta che avviene un fatto nel nostro Paese. So solo che questa mattina non piangiamo la morte di un altro poliziotto semplicemente perché una pistola era inceppata, e credo che questo sia molto grave.

Voglio aggiungere, Presidente del Senato, che il Ministro dell'interno non deve scaricare le responsabilità sul ministro Mastella e quest'ultimo sulla magistratura. Vogliamo sapere che cosa lo Stato è in condizione di fare per garantire la sicurezza dei cittadini e degli appartenenti alle forze dell'ordine.

Presidente, ricordo che mesi fa, insieme al collega Selva, sollevai una questione di indubbia delicatezza: è tollerabile che, in un Paese democratico che dice di contrastare il terrorismo, all'interno del Ministero dell'interno figurino, come porta borse di un Sottosegretario, il terrorista Roberto Del Bello? Siamo stanchi di vedere al Viminale terroristi. Il ministro Amato, prima di parlare di certe questioni, farebbe bene a chiedere al suo Sottosegretario di mettere alla porta un assistente parlamentare condannato all'epoca del delitto Taliercio. (*Applausi dal Gruppo AN e dei senatori Biondi e Castelli*).

STRANO (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STRANO (*AN*). Signor Presidente, condividendo il tono degli interventi precedenti, vorrei ancorarmi a ciò che ha detto il senatore Storace, con un emendamento. Secondo me, infatti, sarebbe giusto e necessario, alla luce dei gravissimi fatti di Siena, apparsi sulla stampa di oggi e denunciati dal collega Eufemi, sentire anche il Ministro della giustizia su quella casta privilegiata di magistrati che vanno in aereo e usano le macchine e che molto spesso additano noi come casta privilegiata. In questi giorni si parla di riduzione di stipendi per i parlamentari. Non si capisce perché non si parli di riduzione (*Applausi dal Gruppo AN e del senatore Maffioli*) degli stipendi dei magistrati, che lasciano liberi in Italia terroristi, immigrati che delinquono e altri. Ritengo sia utile fare chiarezza.

Gian Antonio Stella e il dottor Rizzo, anziché occuparsi solo dei parlamentari, si occupino anche della casta dei giornalisti, della quale fanno parte, e soprattutto di quei magistrati, pochi, ma pericolosi, che non fanno il loro dovere e che non meritano spesso di essere loro ancorati a noi nella qualificazione finanziaria, politica ed amministrativa. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. Chiederemo anche al Ministro dell'interno chiarimenti su questo punto.

Ho due iscritti a parlare, il senatore Selva ed il senatore Strano, ai quali darò brevemente la parola. A fine seduta parleranno tutti gli altri. (*Il senatore Ferrara chiede di intervenire*). Senatore Ferrara, parlerà a fine seduta.

FERRARA (*FI*). Non c'entra niente con questo discorso. Avevo già chiesto prima di parlare.

PRESIDENTE. Non fa niente. Ora andiamo avanti.

FERRARA (*FI*). Ma l'avevo chiesto prima.

PRESIDENTE. Abbiamo i tempi contingentati e l'obbligo di passare al prossimo punto all'ordine del giorno. Non è che le nego la parola, gliela do a fine seduta. Prego, senatore Selva.

ASCIUTTI. Ma l'ha chiesto prima!

FERRARA (*FI*). Perché non mi deve dare la parola? Lei ha aperto un dibattito su un'altra cosa.

PRESIDENTE. Senatore Selva, rinuncia a parlare ora?

SELVA (*FI*). Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Allora metto lei a fine seduta. Prego, senatore Ferrara.

Sul numero legale

FERRARA (*FI*). Signor Presidente, c'era stato prima un intervento del senatore Boccia, che volevo ringraziare per la lezione di tipo giuridico-costituzionale. Ne faremo tesoro per il futuro, perché per la passata legislatura, lui che sta facendo in quest'Aula lo stesso mestiere che in passato faceva nell'altro ramo del Parlamento, non abbiamo avuto né questo esempio né questo insegnamento. Quindi, lasci perdere di prendere il microfono e di dare a noi la lezione di come ci si deve comportare.

PRESIDENTE. Avrebbe potuto dirlo anche a fine seduta, ma ormai l'ha fatto.

FERRARA. No, perché al senatore Boccia ha concesso di parlare prima!

POLLEDRI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa, senatore Polledri?

POLLEDRI (*LNP*). Sugli argomenti toccati dai colleghi. Ma va bene anche a fine seduta.

PRESIDENTE. Rinviemo allora il suo intervento a fine seduta.

Discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146 sul piano industriale di Alitalia con particolare riguardo all'aeroporto di Malpensa (ore 10,31)

Approvazione delle mozioni nn. 144 (testo 2) e 146 (testo 2), nonché del dispositivo della mozione n. 145 (testo 2). Reiezione della mozione n. 135 e delle premesse della mozione n. 145 (testo 2). Ritiro della mozione n. 138

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione...

STORACE (*Misto-LD*). Ci dà una risposta? Il Presidente non risponde?

PRESIDENTE. Ho già risposto! Ho detto che prenderemo contatti con il Ministro dell'interno...

STORACE (*Misto-LD*). Tutto qui?

PRESIDENTE. Naturalmente mi associo a tutte le sottolineature rispetto ad un episodio di questo genere che ha sconvolto il Paese e pren-

deremo contatti con il Ministero dell'interno per avere elementi utili per l'Aula.

Come dicevo, l'ordine del giorno reca la discussione delle mozioni 1-00135, dei senatori Castelli ed altri, 1-00138, dei senatori Mantica ed altri, 1-00144, dei senatori Mazzarello ed altri, 1-00145, dei senatori Cicolani ed altri, e 1-00146, dei senatori Buttiglione ed altri, sul piano industriale di Alitalia con particolare riguardo all'aeroporto di Malpensa.

Ricordo ai colleghi che, come stabilito dalla Conferenza dei Capi-gruppo, i tempi sono stati ripartiti tra i Gruppi. Eventuali riformulazioni delle mozioni e i relativi ordini del giorno dovranno essere presentati prima dell'inizio della discussione.

Ha facoltà di parlare il senatore Leoni per illustrare la mozione n. 135.

Presidenza del vice presidente CALDEROLI (ore 10,35)

LEONI (*LNP*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, per il mandato parlamentare che il popolo padano, che mi onoro di rappresentare, mi ha dato, sono qui per affrontare il problema Malpensa-Alitalia, che è molto sentito dalla mia gente.

Malpensa vive in un territorio eletto dell'aviazione. Il primo volo nel nostro Paese, nel paese Italia, è stato effettuato a Roma, ma la provincia di Varese non usava i voli per fare ludico, bensì costruiva aeroplani.

Voglio ricordare che la Provincia di Varese, in particolare, è detta la «Provincia con le ali». Negli anni '20 e '30 correva un detto nel mondo aviatorio italiano per cui «chi mal fa, mal pensa». Nel mondo aeronautico chi agiva male veniva mandato in castigo a Malpensa, data la particolare situazione aviatoria in cui versava l'aeroporto. Questo detto deve essere rimasto nella mente degli amministratori romani, quando hanno pensato alla situazione di Alitalia che «mal fa, mal pensa», tanto che adesso vogliono castigare questo *hub*, in cui il popolo del Nord ha creduto da sempre operando grandi investimenti.

Che il malessere di Roma contro Malpensa è sempre esistito lo vediamo in particolar modo noi fruitori: quando arriviamo a Roma da Malpensa veniamo scaricati nel settore B e non nel settore A, come si trattasse di un volo intercontinentale.

La cosa, a dir la verità, come padano mi fa anche piacere: ho sempre l'impressione di arrivare dall'estero quando raggiungo la capitale; lo stesso avviene al contrario: quando da Roma prendo un volo per Malpensa mi devo imbarcare con 40 minuti di anticipo dal *gate* B mentre, invece, per tutte le altre aerostazioni del Nord bastano 20 minuti di anticipo. Dunque un boicottamento sottile continua da sempre. Ricordo anche le grandi pressioni dei sindaci romani nei comitati organizzativi contro la nascita di

Malpensa, che in prima persona si impegnavano a scrivere invitando i comitati a boicottare la nascita del grande aeroporto di Malpensa 2000.

Se poi osservassimo il mondo aviatorio internazionale ci accorgemmo che il luogo dell'*hub* importante di un Paese, non è mai nella sua capitale. Riporto un esempio: in Germania l'*hub* importante non è a Berlino ma a Francoforte, laddove risiede la Borsa e quindi il centro economico del Paese. Così in Italia l'*hub* importante non può essere a Roma, pur essendoci la residenza del Papa, ma poiché il centro economico, del *business*, dove sta la Borsa, è Milano, gli uomini d'affari viaggiano verso e da Milano e quindi, l'*hub* del *business* deve stare lì. Non a caso a Milano si registra un gran numero di voli, necessari per la nostra gente per lavorare in giro per il mondo.

Immaginatevi l'assurdità di un industriale padano che, per lavoro, deve andare a New York, e si trova costretto a passare per Roma, impiegando un'ora mezza, per riprendere poi l'aereo per New York. Sicuramente si sposterebbe l'*hub* nelle vicine Zurigo, Ginevra o Parigi.

Il contenuto della nostra mozione è teso a prestare attenzione a questo tema. Continuerò nel dibattito a puntualizzare quelle problematiche per cui la nostra gente (ottomila, diecimila famiglie) in questo momento è in ansia per il futuro di Malpensa. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Mazzarello per illustrare la mozione n. 144.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Presidente, la mozione che presentiamo, insieme a tutto il centro-sinistra, è caratterizzata da due punti fondamentali, ruota su due assi: vadano avanti il piano di risanamento e il piano di ristrutturazione dell'Alitalia; si lavori per confermare la vocazione per cui è nata Malpensa, quella di essere cioè un grande *hub* intercontinentale. Questi sono i due assi, che secondo la nostra opinione possono marciare indipendentemente.

D'altra parte, non capirei, vista la situazione della compagnia di davvero grande difficoltà, un grande *hub* che fondasse le sue fortune su una compagnia sull'orlo del fallimento. Questa impostazione che caratterizza il taglio di alcune mozioni presentate la trovo contraddittoria. Quindi, mi sembra sia chiara la nostra impostazione: vada avanti il piano di ristrutturazione dell'Alitalia secondo gli indirizzi del Governo, con la scelta di vendere la quota, e secondo il piano industriale che il presidente dell'Alitalia ha definito di sopravvivenza e transizione. È finalmente una scelta nuova per affrontare la situazione dell'Alitalia.

Devo dire che fin qui – lo ricordo, perché altrimenti sembra che fino a quindici mesi fa non abbia governato nessuno – gli interventi sono stati assolutamente insufficienti e negativi. In presenza di una situazione di difficoltà dell'Alitalia l'intervento del Governo era volto a ricapitalizzare tale azienda. Quindi, si continuava e si è continuato a buttare risorse pubbliche dei cittadini italiani nel calderone, proseguendo una situazione che non era più possibile rimanesse in piedi, e infatti non stava e non sta più in piedi.

L'innovazione che introduce il Governo è questa; trasformare profondamente nel tentativo di conservare la compagnia e di ridare alla stessa un ruolo importante. Una compagnia per la quale, a causa della politica che descrivevo, l'unico intervento è stato volto alla ricapitalizzazione, cioè tanti soldi pubblici nel calderone, e che ha ristretto sempre più il suo ruolo sul mercato.

Disponiamo di dati clamorosi che ci dimostrano come, ad esempio, le grandi compagnie europee abbiano una forza straordinaria sul mercato nazionale. Ad esempio, Air France ha oltre il 90 per cento di copertura del mercato nazionale, mentre Alitalia solo il 40 per cento. Quindi, c'è una perdita di ruolo, non solo a livello internazionale e intercontinentale ma anche molto secca sul mercato nazionale. Ecco perché diamo pieno sostegno al piano di riconversione e all'indirizzo che il Governo ha dato fin qui, perché si esca finalmente dal pantano in cui siamo andati a finire con l'impostazione di questi anni.

Nello stesso tempo, pensiamo si possa mantenere il ruolo fondamentale di Malpensa. Sono stati fatti errori molto seri in ordine a Malpensa. Alcuni amministratori locali che oggi protestano dovrebbero ricordarsi come in passato hanno voluto mantenere un ruolo a Linate contro l'alternativa Malpensa, con un aumento dei costi molto forti per l'opera di fidejraggio che Alitalia doveva svolgere per portare i passeggeri là: mancanza di collegamenti, contraddizioni molto grandi; contraddizioni che possono e vanno superate. Abbiamo avuto anche la disponibilità dell'Alitalia, in un'audizione convincente del suo presidente in Commissione, di mettere a disposizione gli *slot* che ha a disposizione a Malpensa, se la questione si porrà, proprio per dare finalmente a tale aeroporto tale specifico ruolo, che forse fin qui non ha avuto del tutto.

Questo il taglio della nostra mozione, che spero possa entrare in sintonia con alcune mozioni presentate da altri colleghi, che contengono diversi punti simili ai nostri, penso, ad esempio, a quella presentata dal senatore Cicolani e da altri colleghi. (*Applausi dal Gruppo Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Cicolani per illustrare la mozione n. 145.

CICOLANI (*FI*). Signor Presidente, illustrerò brevemente i contenuti della mozione n. 145, elaborata insieme ai colleghi. Ci troviamo in una fase estremamente delicata per l'Alitalia; dopo l'ultima ricapitalizzazione si è cioè preso atto che non sono più possibili ulteriori ricapitalizzazioni, di Stato, per così dire, che in passato sono state anche discusse con l'Unione Europea, la quale aveva posto il dubbio che, in quale maniera, fossero degli aiuti mascherati alla nostra compagnia di bandiera.

Dato atto che ci fu un impegno del nostro Paese con le istituzioni di Bruxelles a non effettuare ulteriori ricapitalizzazioni, viviamo un momento che rappresenta l'anticamera del risanamento non più possibile per la compagnia di bandiera, come è stato riconfermato durante l'audizione te-

nuta il 25 settembre scorso presso l'8^a Commissione permanente del Senato dal Presidente e amministratore delegato di Alitalia, Maurizio Prato.

Pertanto, è stato elaborato un piano definito di sopravvivenza e transizione, mirato a traghettare nel brevissimo periodo l'Alitalia verso nuovi azionisti di riferimento che abbiano la capacità e l'intenzione, naturalmente, di rinnovare un impegno finanziario per la compagnia, riproponendone una prospettiva di sviluppo che l'azionista Stato in questo momento non è nelle condizioni di poter garantire.

Tale quadro mira al salvataggio della compagnia che arriva in queste condizioni anche per effetto del fallimento della procedura di vendita attivata dal Ministero dell'economia, che il 31 luglio ha dovuto ammettere appunto tale fallimento; si è scelto quindi di cambiare un *management* appena nominato per innovare con una diversa procedura. Tuttavia, ciò ha esposto la compagnia a una situazione tale (in un angolo), per cui la vendita è ormai obbligatoria.

In questa condizione, il piano di sopravvivenza prevede un restringimento del campo d'azione di Alitalia soltanto nel quadro dell'*hub* intercontinentale di Fiumicino e non dell'altro *hub* intercontinentale di Malpensa. Si pone dunque una questione Malpensa che va affrontata e risolta.

Nelle premesse della nostra mozione noi richiamiamo la storia della scelta di Malpensa nel nostro Paese, che è ultraventennale e quindi non di oggi. Come sistema Paese dobbiamo trovare le energie e le capacità per rinnovare più di prima questo impegno verso l'aeroporto di Malpensa, anche e ancor di più in virtù del fatto che in questo scalo viene a mancare una compagnia di riferimento. È opportuno tener conto che, peraltro, in questi vent'anni il trasporto aereo si è modificato più di altri sistemi, non solo con l'introduzione delle compagnie aeree *low cost*, ma con la liberalizzazione in campo europeo e con la liberalizzazione *tout court* del sistema.

Pertanto, abbiamo individuato delle misure e impegneremo il Governo a procedere al completamento dell'alimentazione di terra di Malpensa, nella convinzione che quell'*hub* possa e debba servire circa 23 milioni di cittadini italiani, nonché le regioni periferiche di altri Paesi europei che possano confluire e convergere su tale aeroporto. Quindi, il tema delle infrastrutture a terra è centrale e chiediamo un forte impegno del Governo in questa direzione.

Vogliamo altresì impegnare il Governo a fare in modo che Alitalia, che possiede oggi circa 350 *slot* che non gli sarebbero più necessari su Malpensa, renda immediatamente disponibili questi *slot* e non utilizzi il tempo che Assoclearance le lascerebbe, com'è di rito in questi casi.

Vorremmo, anche in virtù dell'applicazione dell'articolo 117 della Costituzione (che attribuisce un ruolo alle Regioni in questo senso), vista anche la straordinarietà della quantità di *slot* che si renderebbero disponibili, che le Regioni giochino un ruolo, vengano sentite e possano determinare un'iniziativa nella direzione della riassegnazione degli *slot*.

Suggeriamo e impegniamo il Governo a rivisitare con urgenza (questo è un aspetto innovativo per quest'Aula e, in generale, come tema) i

trattati bilaterali con gli altri Paesi che avevano come riferimento la tutela della compagnia di bandiera. Non esistendo più la compagnia di bandiera, gli accordi bilaterali con gli altri Paesi possono essere rivisti in funzione degli interessi degli scali aeroportuali.

Occorre inoltre attivare una politica delle Regioni del Nord, concertata però a livello di Governo, sugli otto scali del Nord, in maniera tale che attuino sinergie con l'*hub* intercontinentale di Malpensa e non provochino indebolimenti del sistema del trasporto aereo.

Da tale mozione, anche per attivare la convergenza della maggioranza, espungerei il capoverso del dispositivo che impegna il Governo «a sbloccare tutte le opere già approvate dal CIPE nella XIV legislatura, direttamente o indirettamente, collegate con l'aeroporto di Malpensa» e procederei a modificare il successivo nel seguente modo: «a confermare l'impegno di Alitalia di rendere immediatamente disponibili gli *slot* di cui oggi la compagnia dispone e che non le sono più necessari e ad intervenire presso l'Unione europea affinché vengano sentite le Regioni per l'assegnazione degli *slot* negli scali ricadenti sul territorio regionale». (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Baccini per illustrare la mozione n. 146.

BACCINI (*UDC*). Signor Presidente, vorrei richiamare l'attenzione della Presidenza, perché in un dibattito di questa importanza, che riguarda i trasporti e la mobilità nel nostro Paese, non c'è la presenza del Ministro dei trasporti.

Ovviamente ringrazio il rappresentante del Governo per la sua presenza, ma lamento l'assenza del Ministro per una materia così importante, delicata e strategica che riguarda non solo migliaia e migliaia di lavoratori del nostro Paese, ma soprattutto il futuro del trasporto aereo, della mobilità, della logistica e di tutto ciò che abbiamo posto all'attenzione del Parlamento.

Pertanto, la pregherei, signor Presidente, di invitare il Ministro dei trasporti, nel rispetto del Senato della Repubblica, ad essere presente, anche insieme al Ministro delle infrastrutture, perché questo è un problema, a mio parere, davvero strategico.

Detto ciò, non voglio chiederle di sospendere la seduta, perché mi rendo conto che il nostro dibattito deve comunque andare avanti.

Abbiamo altri argomenti all'attenzione del Senato altrettanto importanti, però la inviterei, nel rispetto della Presidenza e del Senato, a fare un appello e ad invitare il Ministro ad essere presente ai nostri lavori, per interpretare anche il «sentimento» del Senato della Repubblica su tematiche così rilevanti.

Signor Presidente, abbiamo presentato una mozione che nasce da un ragionamento politico, di interesse del nostro Paese. Nei pochissimi minuti che mi sono stati assegnati vorrei sottolineare che la posizione dell'*UDC*

intende evitare in qualsiasi modo la diatriba Roma-Milano, Malpensa-Fiumicino.

Oggi registriamo che abbiamo un patrimonio importante, costituito da due grandi aeroporti insieme a tutti quelli collegati, da due *hub* di livello internazionale: un patrimonio strutturale del nostro Paese e che soltanto la politica e la non politica dei trasporti in questi ultimi anni ha portato al semi-fallimento.

La nostra posizione è quella di recuperare innanzitutto una responsabilità diretta del Governo, che oggi non ci sembra che ci sia, poiché non abbiamo ascoltato in questo dibattito qual è la posizione del Governo sul futuro del trasporto nel nostro Paese e in particolare sul trasporto aereo, sulle politiche del cargo, su come intercettare dal Medioriente, dal Mediterraneo non solo passeggeri, ma anche merci, in sinergia con una politica di sussidiarietà tra Malpensa e Fiumicino, per diventare poi i principali interlocutori anche degli interessi in Europa e nel mondo. Abbiamo delle potenzialità importanti da salvaguardare e non vorrei che questo dibattito terminasse senza chiarire che non c'è nessuna concorrenza tra due aeroporti così importanti.

La vocazione di Malpensa appare sempre più chiara: una vocazione straordinaria che bisogna potenziare non solo nelle infrastrutture, per rendere sempre più agibile un aeroporto che può diventare un *hub* europeo, in concorrenza magari con altri aeroporti come Francoforte, come Amsterdam, come la stessa Parigi; ma abbiamo anche piena consapevolezza che questa vocazione intercontinentale di Malpensa possa conciliarsi pienamente con un *hub* altrettanto importante, che è quello di Fiumicino, che nel Mediterraneo e nel Medioriente potrebbe veramente diventare un punto di riferimento prezioso.

Certo, se le politiche del Governo sono quelle di mettere sempre, in ogni occasione, sotto pressione, per interessi diversi, Alitalia, che molti amano definire compagnia di bandiera, ma non lo è più, ovviamente Alitalia diventa un punto di piattaforma sociale in termini di esubero del personale, in termini di non ben precise spese e risorse del suo bilancio, allora ovviamente in ogni occasione, signor Presidente, ci troveremo ad affrontare i problemi di Alitalia esclusivamente in termini sociali.

Credo sia giusta la scelta del piano industriale di Alitalia, quella di dire che la compagnia non è in grado di sostenere due aeroporti, che Alitalia non è in grado di stare a Malpensa e a Fiumicino, che sceglie una strada che è quella di ancorarsi, anche nell'armamento di tutta la flotta, del personale, in un solo *hub* e noi dobbiamo credere che questa ristrutturazione possa essere utile affinché questa compagnia possa diventare privata, che possa diventare punto di riferimento di un solo *hub*, ma soprattutto che Malpensa, che le politiche del Nord, che gli imprenditori del Nord siano aiutati dal Governo a costruire una compagnia del Nord che sia ancorata, dal punto di vista degli interessi, del futuro, del personale, nella parte Nord del Paese.

Due grandi compagnie private, perché colleghi senatori, noi non siamo interessati a quale *hub* debba sopravvivere nel nostro Paese, ma a che gli italiani, gli utenti, i passeggeri, le merci abbiano voli puntuali, a basso costo e possano andare in tutto il mondo. Questo è quello che interessa il Parlamento: le politiche industriali le facciano gli imprenditori, ma soprattutto il Governo alzi la testa e dica quale politica del trasporto, non solo aereo, ma in generale, vuole per l'Italia in questo momento storico. (Applausi dai Gruppi UDC, FI e AN).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione.

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

PISTORIO (DCA-PRI-MPA). Signor Presidente, colleghi senatori, la crisi di Alitalia rappresenta, senza dubbio, una delle vicende più amare della storia delle partecipazioni statali del nostro Paese. È una crisi che deriva dalla somma di una serie di errori politici, gestionali e dai quali nessuno degli schieramenti politici presenti nello scenario nazionale può chiamarsi fuori.

Anni di piani industriali sistematicamente disattesi e occasioni perdute di scelte mancate hanno prodotto la situazione drammatica che oggi è sotto gli occhi del Paese e in discussione in quest'Aula. Alitalia ha perso 626 milioni di euro nel 2006, 211 nei primi sei mesi di quest'anno. Ha un indebitamento che, nel 2007, supererà il miliardo di euro. È una compagnia che negli anni Settanta si collocava al settimo posto nel mondo ed oggi è ridotta a dimensioni regionali, con scarse possibilità di sopravvivenza.

Poche settimane fa, il consiglio di amministrazione ha varato un piano industriale definito di sopravvivenza e transizione. Ne conosciamo solo le linee guida. È stato criticato sotto molti aspetti, ma parte dalla realtà di una compagnia che oggi mette in campo soltanto 23 velivoli per il lungo raggio su due cosiddetti *hub* che oggi totalizzano 30 milioni di passeggeri a Fiumicino e poco meno di 22 milioni a Malpensa. Il confronto con i competitori europei è impietoso: Air France-KLM possiede 170 aerei a lungo raggio, Lufthansa 134 e British Airways 130. Gli *hub* sui quali ci confrontiamo e su cui gravitano tali grandi compagnie europee, muovono 68 milioni di passeggeri a Londra, 57 milioni a Parigi, 53 milioni a Francoforte, 46 milioni ad Amsterdam, a fronte – ripeto – di 30 milioni a Fiumicino e di 22 milioni a Malpensa.

Dal 1997 ad oggi Governi di diverso colore politico hanno fornito ad Alitalia miliardi di euro di denaro pubblico. È finalmente venuto il tempo di lasciare più spazio – il giusto spazio – alle ragioni del mercato, nel momento in cui si discute il futuro di questa compagnia, completando la procedura di vendita, chiudendo la stagione delle interferenze, assumendo tutti (le forze istituzionali, i sindacati) le proprie responsabilità in una fase in cui sono richieste scelte difficili se vogliamo difendere il patrimonio occupazionale industriale rappresentato da Alitalia per il nostro Paese.

L'Italia per due motivi non può più permettersi di impegnare ulteriori mezzi finanziari pubblici in questa compagnia. Il primo motivo è la necessità di destinare risorse alle infrastrutture vere, alla scuola, ai centri di ricerca; non possiamo permetterci di ripetere le scelte fatte nel passato per Alitalia. Il secondo è che la presenza di un pagatore di ultima istanza ha sempre impedito di operare scelte dolorose che già in passato erano indispensabili per salvare questa azienda. Alitalia deve, quindi, provare a camminare con le proprie forze e se ce la farà sarà un bene per il nostro Paese.

Oggi si discute anche il tema di Malpensa, che è chiaramente legato al destino di Alitalia. Nei giorni scorsi le istituzioni locali lombarde hanno meritoriamente prodotto manifesti per Malpensa ed hanno assunto varie prese di posizione che evidenziano i risultati positivi conseguiti da questo *hub* aeroportuale che è il più puntuale d'Europa, che nel 2007 ha vinto il premio «*Air Cargo of Excellence*» e che, negli anni più recenti, risulta in crescita come volume di traffico e di passeggeri. Dobbiamo, però, ricordare con oggettività quanto sia travagliata la storia di Malpensa. Un aeroporto che nel 2000 muoveva meno di 21 milioni di passeggeri, pari al 22,4 per cento del totale degli aeroporti italiani, che è sceso fino al 17,2 per cento, per poi riprendersi.

Tali dati, che è necessario ricordare nel momento in cui si discutono le ragioni e il futuro di Malpensa, esemplificano bene i problemi che questo grande *hub* aeroportuale ha vissuto dalla sua nascita fino ad oggi. Eppure parliamo di un aeroporto che è al centro di un grande bacino di riferimento che produce il 31 per cento del prodotto interno lordo di questo Paese, che raccoglie il 24 per cento delle imprese, fa registrare il 47 per cento delle importazioni e il 41 per cento delle esportazioni nazionali: è il cuore economico e produttivo dell'Italia! Parliamo di un'area in cui si concentrano il 50 per cento dei movimenti, il 47 per cento del traffico passeggeri e il 75 per cento del traffico merci dell'intero Paese.

Le istituzioni locali e territoriali devono anch'esse fare la loro parte. È tempo di abbandonare le strumentalizzazioni politiche che abbiamo troppo spesso ascoltato su questa vicenda, perché su Malpensa le responsabilità sono diffuse. Nessuno può chiamarsi fuori. Gli enti territoriali non possono chiamarsi fuori dai ritardi che si sono accumulati nell'accessibilità di quell'aeroporto, dalle scelte effettuate su Linate, dal fatto che altri scali in questi anni sono cresciuti ma spesso hanno fatto concorrenza, in un sistema non coordinato, all'*hub* di Malpensa.

La decisione di Alitalia di dimezzare i suoi voli in partenza da Malpensa e la controproposta di Ryanair di fare dello scalo il centro di una rete di voli a basso costo aprono uno scenario complicato sotto il profilo economico e trasportistico. I sostenitori di Alitalia spiegano che la compagnia in fallimento ha il diritto di non cedere gli *slot* che non usa, per poterli poi vendere ad un futuro acquirente della società. Non è chiaro se questa pretesa abbia fondamento giuridico o giustificazioni economiche. Quel che è certo è che sembra fatta apposta per far infuriare i lombardi e più in generale gli abitanti dell'Italia del Nord.

Presidenza del vice presidente BACCINI (ore 11,02)

(*Segue PISTORIO*). La decisione di Alitalia e le tergiversazioni del Governo, che rendono inutilizzabile più della metà delle potenzialità dello scalo milanese, sembrano una specie di prova del nove di tutte le lamentele di cui è intessuta la cosiddetta questione settentrionale. Malpensa potrebbe diventare la scintilla simbolica da cui si origina un incendio per il quale già si sono radunate molte condizioni.

Romano Prodi, che non ha voluto neppure ricevere il governatore Roberto Formigoni per discutere le scelte della compagnia, che ora è sotto il controllo del suo Governo come quindici anni fa era di proprietà della sua IRI, non sembra rendersi conto della gravità della situazione che si può creare. L'immagine di una grande infrastruttura del Nord, dove di infrastrutture c'è grave carenza, ridotta alla paralisi dalle omissioni o dalle decisioni punitive «romane», può diventare rovinosa. Se è vero, come ha detto il ministro Bersani, che un'azienda sull'orlo del fallimento non può assicurare il futuro di Malpensa, bisogna che non insista nel trascinarla con sé nel baratro.

Una nuova e diversa prospettiva per Malpensa dipende naturalmente anche delle scelte di Alitalia. Vedremo nelle prossime settimane quale sarà la sorte del piano di sopravvivenza e di transizione e, soprattutto, del procedimento di privatizzazione della compagnia di bandiera.

I temi su cui confrontarsi sono i seguenti: una posizione netta sulla crisi di Alitalia, che guardi agli interessi del Paese; il tema della riorganizzazione del traffico aereo; infine, una piena assunzione di responsabilità da parte del Governo in questa delicata vicenda.

«Alitalia non è in grado strutturalmente ed economicamente di supportare l'alimentazione di due *hub*»: è quanto ha sottolineato il presidente di Alitalia, Maurizio Prato, illustrando alla Commissione lavori pubblici del Senato i motivi per cui la compagnia ha deciso di trasferire i collegamenti di lungo raggio da Malpensa a Fiumicino. In particolare, l'attività di feederaggio sull'*hub* lombardo «comporta una duplicazione di costi» che pesano per 150-200 milioni di euro; «i voli di feederaggio viaggiano semivuoti e ripartono vuoti da Malpensa». È evidente – ha argomentato Prato – che «un'azienda sana non lascerebbe un aeroporto come Malpensa, ma non è questo il caso di Alitalia» che è «all'anticamera di una situazione fallimentare», versa in uno «stato comatoso, si trova in camera di rianimazione» e che «non si può permettere di mantenere delle linee in perdita».

Quanto a un nuovo intervento finanziario dello Stato per salvare Alitalia, si tratta di una strada assolutamente «impercorsibile». Per Prato «il difetto» dei diversi tentativi di salvataggio dell'aviolinea è stato proprio quello di essere stati «interventi di natura solo finanziaria». A questo si

aggiunge poi il fatto di aver creduto di risolvere i problemi di Alitalia «chiedendo la testa dell'amministratore delegato per ricominciare da capo ogni volta». Entro la prima decade di ottobre Prato conta invece di riferire al consiglio di amministrazione sull'esito del primo *scouting* sui possibili acquirenti della compagnia.

Va detto che nel frattempo Ryanair, nella sua offerta, ricalca la decisione di Alitalia di sviluppare i voli a medio raggio, e non gli intercontinentali, e non vede Linate come concorrenziale, mentre Malpensa, dal 2000, ha perso tre punti percentuali di traffico, e Bergamo-Orio al Serio ha quasi recuperato questa perdita. L'idea di fare dell'aeroporto di Varese un *hub* non pare realistica, stante i problemi di collegamento.

Uno studio proposto da Ambrosetti mette in evidenza come Malpensa, dopo anni di mal gestione, vede i principali suoi fruitori, gli industriali del Nord, dichiarare di non utilizzare da tempo né Malpensa né Alitalia, «in quanto i collegamenti con i due aeroporti comportano tempi di percorrenza di tre ore in autostrada quando a un'ora c'è l'aeroporto di Verona o Bergamo o Brescia che ti collega a Francoforte e da lì si parte per la Cina o l'India comodamente», volando Lufthansa, ovviamente.

Il paradosso Malpensa, inteso come fenomenologia degli errori all'italiana, è anche questo: il *boom* dell'aeroporto sotto casa. Basta l'elenco: Malpensa, Linate, Orio al Serio, Brescia Montichiari, Verona, con distanze di nemmeno cento chilometri l'uno dall'altro; senza dimenticare il resto: Venezia, Treviso, Trieste a Est, Torino ad Ovest; e ancora: Genova, Bologna, Forlì, Rimini. Sarà anche un bacino da 110 milioni di passeggeri, come documenta Ambrosetti, ma è difficile negare che le battaglie, spesso di campanile, per accaparrarsi *low cost* od offrire scali di feederaggio a grandi compagnie inevitabilmente hanno contribuito a cannibalizzare Malpensa che, di suo, con i suoi scarsi e poco veloci collegamenti via treno e auto, ha fatto di tutto per dare spazio alla concorrenza di Lufthansa o Air France per le quali l'Italia è ormai il secondo mercato, senza tener conto che più del 60 per cento dei passeggeri di Malpensa, come ha dichiarato il ministro Bersani, provengono dal Centro-Sud d'Italia.

Allora, se Alitalia viene acquistata da Air France o da AirOne, il ruolo di *hub* di Malpensa non verrebbe certo esaltato. In conclusione, semplificando, a questo punto meglio che Alitalia abbandoni Malpensa, che si dia spazio ad altri operatori e magari si migliorino i servizi di terra.

Da tutta questa vicenda, però, gli assenti sono i grandi imprenditori del Nord, che lamentano in continuazione la carenza di infrastrutture; ma nessuno che si faccia avanti, perché il *business* del trasporto aereo è forse troppo rischioso anche per loro. (*Applausi dei senatori Rebuzzì e Zanolletti*).

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

BOSONE (*Aut*). Signor Presidente, penso che Malpensa diventi, in qualche modo, emblematica della cosiddetta questione del Nord in quanto una grande potenzialità di sviluppo economico rimane penalizzata dalle

difficoltà degli investimenti infrastrutturali e dalle lentezze della politica, delle istituzioni, delle risposte adeguate che devono venire.

Non sono fra coloro che si ascrivono al partito del Nord e penso che anche la «questione del Nord» non debba essere ristretta ad un'autoreferenzialità o ad uno *slogan* elettorale. Penso però che le questioni del Nord, ivi compresa quella di Malpensa, debbano far parte di uno sviluppo equilibrato di tutto il Paese e che richiedano da parte della politica, *in primis* da parte nostra, un richiamo alla consapevolezza delle nostre responsabilità. Penso a tutti i livelli della politica del Paese, ai livelli istituzionali, della Regione e al livello locale.

Vi sono questioni, onorevoli colleghi, che non è che necessariamente debbano essere di centro-destra o di centro-sinistra e Malpensa è una di queste. Esiste la questione Malpensa, anche perché essa non è nata oggi, all'interno di questo Parlamento. Su Malpensa e su Alitalia lavorano da anni Parlamenti, amministrazioni di centro-destra e centro-sinistra con colpe, con qualche merito, ma soprattutto con qualche responsabilità.

Ebbene, in tutti questi anni in cui i destini di Malpensa e di Alitalia si sono così profondamente intrecciati, oggi è arrivato il momento del *redde rationem*, il momento in cui questi destini intrecciati hanno creato difficoltà ad Alitalia e di conseguenza anche a Malpensa. Oggi probabilmente dobbiamo cominciare a discutere di due destini che, dopo tutti questi anni, devono separarsi.

In Lombardia su Malpensa si è investito tanto. Ha investito tanto lo Stato italiano, la Regione. Si è lavorato molto con le istituzioni locali. C'è stato un costo ambientale da pagare per realizzare l'impianto di Malpensa, non è che sia nato dal nulla. Penso quindi che la grande difficoltà con cui si è costruito Malpensa negli anni debba essere valorizzata, altrimenti avremmo perso una grande occasione.

Consideriamo che, nonostante le difficoltà dei collegamenti infrastrutturali (chi frequenta le tangenziali milanesi sa come talvolta sia complesso raggiungere l'aeroporto di Malpensa e sa che quindi in quel settore occorre investire tanto), l'impianto aeroportuale di Malpensa è cresciuto ed oggi la gran parte del traffico commerciale – è stato ricordato dai colleghi – si concentra su quello scalo, perché è naturale data la presenza in quell'area di circa due milioni di imprese e di una popolazione molto numerosa. Il traffico passeggeri è cresciuto dell'8 per cento (il 4 per cento in più di Fiumicino). Si è al centro dei corridoi più importanti del traffico sia merci che passeggeri. Quindi, è innegabile pensare che Malpensa sia in qualche modo al centro del traffico aereo europeo e non si può prescindere da tale valutazione.

Anche Fiumicino ha una sua realtà, legata sicuramente più alle funzioni istituzionali e turistiche, ma sicuramente, mentre Malpensa ha più il senso dell'aeroporto di *hub*, cioè di transito, Fiumicino ha più il senso dell'aeroporto di fine, di *terminal*.

Rivalutando in questa logica il piano industriale di Alitalia, è difficile immaginare e comprendere come mai Alitalia abbia concentrato e stia concentrando tutti gli sforzi di rilancio e di valorizzazione dei propri *asset*

su Fiumicino, quando invece la gran parte del traffico e dell'appetibilità anche commerciale si concentra su Malpensa. Se avessi una compagnia aerea piccola e dovessi venderla probabilmente concentrerei i miei sforzi di piano industriale sull'aeroporto che dà più potenzialità in questo momento e non su quello che in qualche modo, soprattutto sul piano del traffico commerciale, ne fornisce meno.

Quindi, va posta una domanda. Non voglio mettere in dubbio il piano industriale – è difficile entrare nel merito di una valutazione tecnico-economica – però sicuramente, come impressione esterna, questo dubbio rimane.

Tutto sommato, se Alitalia dovesse decidere di concentrare tutti gli sforzi su Fiumicino, probabilmente dovrebbe anche lasciare liberi il più velocemente possibile gli *slot* di Malpensa, perché se il «risanamento» o la vendita di Alitalia dovesse tardare, e non si libera lo spazio su Malpensa, inevitabilmente la crisi di Alitalia rischia – anzi già sta accadendo – di trascinare anche Malpensa in una crisi di incertezza politica e strategica, che potrebbe creare pesantissime ricadute in termini non solo economici, ma anche occupazionali. Questo penso che il sistema Paese non se lo possa permettere non la Lombardia, perché la Lombardia non sta da un'altra parte, sta in Italia. È l'intero sistema Paese, quindi, che non se lo può permettere.

Penso che ci siano due possibilità: o Alitalia rivede il suo piano industriale e valorizza Malpensa, e però si procede velocemente alla vendita della partecipazione statale, in modo che Malpensa possa ritrovare una sua strategia in questa operazione di piano industriale e di vendita, oppure Alitalia faccia un piano più modesto – come sta facendo – di ripiegamento, meno ambizioso, ma lasci libera in qualche modo Malpensa, perché oggi c'è una situazione pasticciata che non va né in un senso né nell'altro, e crea solo incertezza.

Penso quindi che il Governo, oltre a procedere nella direzione che sto dicendo, debba anche individuare un tavolo preciso con la Regione Lombardia sul destino degli aeroporti lombardi e che Malpensa trovi la sua ragione anche di pieno sviluppo dentro la riorganizzazione del sistema aeroportuale lombardo, dove ciascun aeroporto scelga la sua vocazione, per evitare sovrapposizioni e conflittualità, che stanno in parte nascendo (ho sentito qualche rappresentante dell'aeroporto del Veneto dire: perché Malpensa e non noi?). In Italia, poi, siamo molto bravi a fare campanilismi e a non fare sinergie.

Penso invece che tutti gli aeroporti del Nord possano contribuire, in un sistema anche di programmazione nazionale, a fare sinergie e a garantire il meglio, ad aumentare la ricchezza in quella Regione d'Italia. Favorire gli scambi e lo sviluppo economico penso che significhi arricchire tutta l'Italia, e infine anche dare maggior senso alla funzione di Fiumicino. Quindi ritengo che ci debba essere una grande collaborazione in questo momento di tutti i livelli istituzionali, del Governo e della Regione Lombardia, per trovare una soluzione.

Dobbiamo dire che Malpensa deve rimanere *hub*? Certo, questo mi pare sia nelle cose: non è sufficiente dirlo. Le enunciazioni non sono sufficienti né all'aeroporto di Malpensa, né ai cittadini lombardi, né a quelli del Nord, né in generale a tutti quelli italiani; penso che attorno a Malpensa la politica debba dimostrare di saper prendere decisioni veloci, utili allo sviluppo. Pertanto, non è sufficiente fermarci alle enunciazioni, ma bisogna cominciare a lavorare in modo assolutamente concertato fra i diversi livelli istituzionali per il bene del nostro Paese. (*Applausi dai Gruppi Aut e Ulivo*).

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

PELLEGATTA (*IU-Verdi-Com*). Signor Presidente, colleghi, rappresentante del Governo, grave è la situazione di Alitalia e altrettanto grave è la situazione di Malpensa. La prima, sull'orlo del fallimento, presenta un piano industriale definito di sopravvivenza/transizione, che cerca le condizioni per la prosecuzione dell'attività, ma mette a rischio molti, molti posti di lavoro. La seconda vede ridimensionato il numero dei voli e induce, rende forte la preoccupazione dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali che temono ripercussioni occupazionali entro il sedime aeroportuale e sull'indotto economico, molto rilevante, che ci vive attorno.

Questa situazione ha responsabilità ben precise; scelte sbagliate e miopi, incapacità di gestione, inefficienze e sprechi sono tutti riconducibili ai Governi di centro-destra, regionale, provinciale, comunale e, ovviamente, nazionale. Scelte e comportamenti tutti interni alla logica di realizzare a Malpensa un aeroporto *hub* a tutti i costi, ci stia o non ci stia, con o senza Fiumicino. E perché ciò avvenisse, occorre che Alitalia scegliesse Malpensa a scapito di Fiumicino o alimentasse due *hub* contemporaneamente.

Se poi non ce l'avesse fatta o fosse andata in rosso, anche a prescindere dalla cattiva gestione, pazienza, ci avrebbe pensato il Ministero del Tesoro. L'importante era che Malpensa crescesse, si facesse la terza pista, si muovessero gli affari. Oggi è un momento difficile, una fase complessa; ma difficoltà e complessità non possono non costituire, devono costituire un'occasione utile per una svolta, per correggere gli errori del passato e impostare uno sviluppo equilibrato, programmato e coordinato a livello nazionale.

Nel progetto Malpensa 2000 è stata investita un'ingente quantità di risorse pubbliche, ma secondo un'impostazione che non teneva conto della realtà di un sistema aeroportuale diffuso, come quello presente nel nostro Paese, che conta oltre 100 aeroporti e in cui l'*hub* di Malpensa ha avuto già da subito difficoltà a esercitare la propria funzione. Non solo; la situazione è stata aggravata al Nord da una mancata e insoddisfacente definizione dei ruoli dei due aeroporti che insistono sull'area milanese e da una politica regionale degli insediamenti disorganica. Il risultato è che oggi,

nella vasta area territoriale che dovrebbe insistere su Malpensa, sono insediati aeroporti in rapporto di uno ogni 50 chilometri.

La politica su Malpensa è stata caratterizzata anche dalla deregolamentazione del mercato del lavoro e dalla precarizzazione, dall'incuria e dall'indifferenza per il territorio e l'ambiente, dalla commistione tra affari e politica, da pesanti ritardi nella realizzazione delle infrastrutture necessarie per l'accesso e il collegamento con l'aeroporto.

Per affrontare in positivo la crisi di Alitalia e Malpensa occorre fuoriuscire dall'impostazione adottata nel passato e respingere nettamente la contrapposizione di tipo ideologico e campanilistico che si tenta ancora oggi – forse più di ieri, e in modo ancora più nervoso e aggressivo – di alimentare; contrapposizione di Malpensa nei confronti di Fiumicino, di Milano contro Roma, del Nord contro il Sud, della destra contro la sinistra.

In questa fase diventa indispensabile l'accelerazione dei lavori qui in Parlamento sulla legge delega di riforma del trasporto aereo che deve classificare e orientare le funzioni degli aeroporti italiani, la definizione del Piano degli aeroporti in un'ottica di sviluppo razionale di tutto il sistema aeroportuale, entro il quale affrontare la questione degli aeroporti del Nord e prevedere un ruolo definito per Malpensa, che ne sviluppi le potenzialità, indipendentemente dalle strategie di Alitalia e compatibilmente con la sostenibilità del territorio, completando nello stesso tempo gli interventi infrastrutturali necessari. Siamo di fronte a un'occasione importante per impostare uno sviluppo equilibrato e correggere gli errori del passato, ripeto, di cui non devono essere il territorio e i lavoratori a pagare le conseguenze.

Malpensa è nata su un tacito scambio, in base al quale i cittadini e le istituzioni locali ci avrebbero rimesso qualcosa a livello di ambiente e di salvaguardia del territorio, ma ci avrebbero guadagnato in occupazione e rilancio dell'economia. Allo stato attuale, però, i costi prevalgono sui benefici: costi ambientali, come l'inquinamento acustico e l'inquinamento dell'aria, lo sbancamento di aree verdi in un territorio prestigioso e indispensabile come quello del parco del Ticino; costi logistici, come il traffico insostenibile del nord della Provincia di Milano, del sud della Provincia di Varese e del Piemonte confinante; costi economici pesanti.

Per correggere e non aggravare questi aspetti resta ferma la necessità del ricorso alla Valutazione ambientale strategica, non solo come atto dovuto alla direttiva europea, ma perché sia determinato in modo scientifico il grado di sopportabilità del territorio.

Ritengo sia stato un grave errore il diniego della Regione Lombardia opposto ai Comuni e al Parco del Ticino di effettuazione della VAS, che avrebbe consentito di assicurare le popolazioni e potuto imprimere uno sviluppo più solido ed equilibrato all'insediamento aeroportuale.

Ognuno dunque deve fare la sua parte, senza confusione o sovrapposizioni di ruoli ed interessi: il Governo faccia il Governo, la Regione faccia la Regione, il Comune di Milano faccia il Comune. La Regione Lombardia, invece di proporsi come Stato sovrano, si assuma le proprie re-

sponsabilità per essersi mossa senza una strategia sul sistema aeroportuale del Nord, per aver tollerato eccessivi ritardi nella realizzazione delle infrastrutture, per non aver salvaguardato l'ambiente, trovato soluzioni idonee per l'indotto, assicurato la qualità dei posti di lavori.

La mozione proposta dall'Unione ha il merito di fornire precise indicazioni al Governo, di considerare Malpensa un problema e insieme una risorsa nazionale e di chiamare le istituzioni della Regione Lombardia e dell'area di Malpensa, le forze economiche e sociali a portare un loro peculiare contributo per definire il ruolo di Malpensa in una prospettiva di sviluppo equilibrato, ordinato e moderno. (*Applausi dal Gruppo IU-Verdi-Com e del senatore Brutti Paolo*).

Saluto ad una scolaresca dell'istituto «San Giuseppe De Merode» di Roma

PRESIDENTE. Colgo l'occasione per salutare i ragazzi, le ragazze e, ovviamente, anche il corpo docente dell'istituto «San Giuseppe De Merode» di Roma, presenti oggi in tribuna. (*Applausi*).

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146 (ore 11,24)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Brutti Paolo. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (*SDSE*). Presidente, vorrei iniziare questo mio intervento rammentando a chi sembra esserselo dimenticato, e primo fra tutti al Presidente della Giunta regionale lombarda, Formigoni, che un aeroporto, anche un grande aeroporto di rilevante interesse locale e nazionale, è pur tuttavia, nella sostanza, un impianto industriale che produce trasporto aereo. Come in un qualsiasi impianto industriale, se nessuno vi porta la materia prima e nessuna porta via il prodotto, l'impianto non produce reddito. Per questo bisogna guardare alla questione di Malpensa come ad una crisi industriale, che è innanzitutto una crisi di impresa; poi ci sono anche le provvidenze pubbliche, ma non si può scambiare la causa con l'effetto.

Le provvidenze pubbliche servono per aiutare una politica di ripresa, ma la politica di ripresa deve derivare dalle scelte dei *manager* della direzione, di quelli che in sostanza hanno la proprietà, le mani in pasta, dell'impianto aeroportuale.

Per sapere come possiamo muoverci, bisogna rispondere a due domande. La crisi dell'Alitalia acuisce questa crisi specifica di Malpensa

come attività di industria? Sì; la acuisce perché naturalmente viene a mancare un soggetto che opera proprio sul terreno dell'immissione di materia prima e del trasferimento di prodotti lavorati. La ripresa di Alitalia, il suo salvataggio contribuisce alla soluzione strutturale dei problemi di Malpensa? La risposta è no. I problemi di Malpensa sono così profondi che non possono essere risolti dalla sola compagnia di bandiera. La via deve essere un'altra, e cercherò di suggerirla. Nel frattempo però alcuni luoghi comuni debbono essere sfatati per capire come ci possiamo muovere.

Per quanto riguarda il primo, il mercato del trasporto aereo italiano è il più aperto alla concorrenza nell'insieme dei Paesi europei.

In Francia, Air France ha il 94 per cento del mercato domestico e ha intrapreso e vinto azioni giudiziarie verso aeroporti serviti da vettori *low cost* attraverso contributi all'accesso.

In Germania, Lufthansa ha il 68 per cento del mercato domestico e ha acquisito, come propri, vettori *low cost*, ha acquisito l'intera Swissair, il 10 per cento della società di gestione dell'aeroporto di Francoforte e un *terminal* molto importante a Monaco. Tutte cose che in Italia non esistono.

In Spagna, Iberia detiene il 50 per cento del mercato domestico, con alleati anche *low cost*, il più famoso dei quali è Clickair, e gestisce il nuovo *terminal* di Madrid.

Alitalia detiene solo il 42 per cento del mercato domestico e non ha ancora concluso l'aggiudicazione di Volare, la quale avrebbe solo il 2 per cento del traffico. Voglio dire ai colleghi della Lega di rammentare che il presidente di Malpensa è quel Bonomi che prima stava all'ANAS e che voleva far comprare Alitalia da Volare, attraverso i buoni uffici del faccendiere internazionale armeno Eurnekian.

AZ Alitalia ha il fucile spianato dell'Antitrust. Siamo passati da una fase di monopolio di stato alla liberalizzazione selvaggia e, come spesso accade in questi casi, i *parvenus* del liberismo ultimi arrivati al nuovo credo sono ansiosissimi di dimostrarsi i più zelanti. Questa è una delle cause principali della crisi di Alitalia e di Malpensa. I principali competitori europei sono penetrati ampiamente nel mercato italiano e hanno generato un effetto aspirapolvere da Malpensa verso gli altri *hub* europei. Pensate che Lufthansa e Air France, separatamente, offrono più posti dal mercato italiano ai loro *hub* di Francoforte, Monaco e Parigi. Ciascuno di questi *hub* è servito dalle compagnie straniere che partono dal mercato italiano in misura maggiore di quanto offra, con copertura di posti più limitata, Alitalia da Malpensa.

Quanto alla centralità dell'area del Nord nel mercato del trasporto aereo italiano c'è una cosa da dire e da sottolineare: 21,5 milioni di passeggeri all'anno da Roma; 20,9 milioni di passeggeri all'anno da Malpensa; 11,1 milioni di passeggeri all'anno dal Nord Italia, 13,3 milioni di passeggeri all'anno dal Centro-Sud. Questa è la realtà del mercato italiano.

Presidenza del vice presidente ANGIUS (ore 11,30)

(Segue BRUTTI Paolo). Anche il mercato intercontinentale, che costa, vede Milano in posizione arretrata: 2,6 milioni di passeggeri all'anno contro 3,3 milioni di passeggeri all'anno da Roma; 1,7 milioni di passeggeri all'anno dal resto del Nord e 1,2 milioni di passeggeri all'anno dal Centro-Sud.

LEONI (LNP). A Milano lavorano, a Roma vanno a spasso. Questa la verità!

BRUTTI Paolo (SDSE). È vero che il traffico *business* ha un'incidenza da Milano del 14,6 per cento migliore di quella di Roma, ma questa incidenza è di quattro punti inferiore alla media di tutti i Paesi europei, fatta eccezione per la Spagna.

Alitalia non vola sul lungo raggio intercontinentale, e questo rende molto meno competitivo il federaggio dei voli domestici internazionali. Portare passeggeri a Malpensa è per Alitalia una perdita secca. Opera con 23 aerei contro i 148 di Air France; opera 142 voli settimanali da *hub* contro i 954 di Air France; raggiunge 17 destinazioni dall'*hub* contro le 101 di Air France.

Alitalia non riesce ad alimentare compiutamente un solo *hub* e opera, invece, su tre aeroporti principali: Fiumicino, Malpensa e Linate. Due di questi aeroporti insistono sullo stesso bacino di traffico e costringono Alitalia a duplicare i voli sui due aeroporti milanesi, solo per alimentare la rete.

Il modello di *network*, come si dice, il modello di rete è antieconomico ed illogico: da Linate partono ben sette rotte internazionali, sottraendole a Malpensa, che è collegata da Alitalia con 54 rotte internazionali e 17 rotte intercontinentali. Il problema non è che non ci sono voli da Malpensa: non ci sono i passeggeri. Sei passeggeri su dieci con origine o destinazione Milano usano aeroporti alternativi a Malpensa; alimentano gli *hub* di Francoforte, Londra, Amsterdam, Parigi e Madrid. Malpensa non è attrattiva per il Nord, nonostante i voli diretti di Alitalia.

Di questa situazione, Presidente, occorrerà tenere conto nell'indicare le soluzioni per questo aeroporto. (Applausi dal Gruppo SDSE).

MAFFIOLI (UDC). Fate le strade, i collegamenti e poi vedrete!

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

LEONI (LNP). Signor Presidente, è proprio vero che si sente dire tutto e il contrario di tutto! Vivo all'ombra della torre di controllo di Mal-

pensa, dunque conosco bene la situazione, sono un pilota sportivo e conosco anche il mondo aviatorio.

Provo vergogna per i colleghi che insistono nel riportare situazioni non veritiere, presentandole all'Aula e vendendo posizioni di Malpensa e del futuro del nostro Paese in modo davvero vergognoso.

Possiamo paragonare la sistemazione del piano industriale Alitalia a quella di un supermercato che decida di chiudere un proprio negozio perché lì si vendono cose più pregiate e con più valore. Quello che avviene a Malpensa si può verificare: lì si registra il 70 per cento di vendita di biglietti di *business class*.

Ognuno può dire quello che vuole, ma le statistiche parlano chiaro e vediamo benissimo come stanno davvero le cose. È chiaro che manca una politica del Governo sul trasporto aereo. Faccio un esempio con i biglietti *low cost*: l'aeroporto di Bergamo è passato da 800.000 passeggeri a 4 milioni e mezzo all'anno.

Il grande balzo del trasporto aereo su Bergamo è avvenuto con i voli *low cost*, che non fanno nient'altro che venire a prendere gente di casa nostra a basso prezzo per portarli in *hub* stranieri, da dove la nostra gente continua il viaggio. Ciò è dovuto ad una incapacità, prima di tutto del Governo, di garantire una situazione di voli *low cost* sul nostro territorio ad una mancanza totale di politica contro una soluzione di voli *low cost*.

Ecco allora la soddisfazione di andare a Londra per 30 euro e poi, da lì, andare a New York o in giro per il mondo con le compagnie di bandiera di altri Paesi, perché il nostro Governo non ha un'attenzione precisa nei confronti delle compagnie *low cost* nostre concorrenti.

Inoltre, invito gli amici a prendere i voli di punta da Malpensa; personalmente, mi è accaduto di contare 40-45 persone dipendenti dell'Alitalia, che, per tornare a casa, si fanno scarrozzare gratis, occupando la *business class*, da Malpensa a Roma. Vi invito a prendere il primo volo, quello delle 8 si mattina, che da Malpensa viene a Roma, quando tutti i voli intercontinentali arrivano a Malpensa dalle ore 6,30 alle ore 7,30, e i comandanti dei voli nazionali, per far piacere ai colleghi, non rispettano l'orario di partenza delle ore 8 e partono sempre alle ore 8,30-9! (*Applausi dei senatori Maffioli, Colli e Rebuzzì*).

Per caricare gli amici che arrivano coi voli da Miami, New York e Chicago, la mattina alle ore 7-7,30, riempiono l'aereo, e tu rimani a terra, dopo aver pagato profumatamente il biglietto, mentre i dipendenti Alitalia (40 giornalmente) vengono a Roma. Sfido tutti gli amici a venire a Malpensa e contare questi passeggeri che volano gratis. Lasciatemi allora usare qualche espressione leghista, perché lo sono fino in fondo.

Quando leggo sui giornali che Formigoni, come anche la borgomastro Letizia Moratti, il presidente delle Camere di commercio Sangalli e Bonomi si piangono addosso, mi viene da dire alla Bossi che questi non ce l'hanno duro. Forse è venuto il momento che la Padania si faccia la sua compagnia di bandiera. È il momento giusto questo; dobbiamo prendere una parte di Alitalia e farci la nostra compagnia di bandiera. Non dobbiamo essere sotto ricatto per la situazione degli *slot*, perché sappiamo

benissimo che gli *slot*, quando le compagnie aeree non li usano, vengono rimessi sul mercato.

Oggi so che il Governatore della Regione Lombardia viene a Roma per assistere alle discussioni della mozione presentata in Aula sul problema Malpensa; inviterò allora gli industriali, il Governatore e il Sindaco di Milano. Mi capita spesso di trovare all'aeroporto di Fiumicino e di Malpensa aeromobili con la scritta «Air Berlino»; non riesco a capire perché, se la città di Berlino ha la sua compagnia di bandiera, non può avere la sua compagnia di bandiera il Comune di Milano, che sicuramente non ha alcun timore nei confronti di Berlino e dell'Alitalia. Prendo allora per buone le parole che il Ministro dell'economia e delle finanze, non più tardi di mezz'ora fa, ha pronunciato, quando ha parlato di «lavoratori fannulloni» che sono negli enti statali.

Sarebbe ora di finirla con i lavoratori fannulloni, come ho detto prima, e bisogna guardare anche alla situazione della compagnia Alitalia, in particolar modo a chi usa il mezzo pubblico di trasporto per viaggiare avanti e indietro gratuitamente.

Un'altra considerazione che ho ascoltato pietosamente in Aula è quella relativa al numero dei viaggiatori dei voli intercontinentali, che sarebbe molto superiore per i passeggeri che vengono da Roma. La spiegazione è facilissima: tutti i dipendenti dell'Alitalia godono di voli intercontinentali a bassissimo prezzo, pagando solo il prezzo dell'assicurazione dell'aeromobile, e si fanno le vacanze in giro per il mondo a spese del Nord, che continua a lavorare e continua a pagare, e quando chiede di avere un *hub* per portare avanti i suoi *business* economici per il Paese viene ancora una volta mortificato. (*Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Iannuzzi*).

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

MAFFIOLI (*UDC*). Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, al centro del dibattito odierno non c'è una battaglia a difesa di interessi campanilistici (come, purtroppo, ho sentito fare), non la rievocazione di un dualismo Malpensa-Fiumicino che appassiona sempre meno, ma c'è più articolatamente il domani del sistema Italia.

Suscitano molteplici perplessità le linee guida del piano industriale 2008-2010 approvate dal consiglio di amministrazione di Alitalia in data 30 agosto 2007. Discutibili sono i contenuti che, fin dalle premesse, vengono emblematicamente definiti come misure atte a garantire la sopravvivenza e la transizione di un'azienda diventata ormai nell'immaginario collettivo come la nazionale di calcio, dove 58 milioni di tifosi da un lato sono pronti a sostituire l'allenatore per risolvere la crisi di risultati, che evidenziano una perdita – e non da oggi – di un milione e mezzo di euro al giorno, e dall'altro a ritenere che tra le soluzioni più gettonate possa esserci il «lasciatela fallire».

Dunque, la strategia ipotizzata e riferita ad un ridimensionamento della rete di collegamento che gravita attorno a Malpensa non serve a rilanciare la compagnia nell'Olimpo delle linee aeree, perché intende unicamente salvare il salvabile; inoltre, laddove venisse attuata, tende a produrre profonde modifiche nella strategia aziendale e dannose ripercussioni sul sistema di trasporto aereo nazionale.

Ogni serio ragionamento non può prescindere da alcuni dati di fatto che ripercorrerò con ordine. Alitalia ha una flotta molto dimensionata rispetto ai suoi concorrenti; infatti, dati *Association of European Airlines* (AEA) del 2005 rilevano che dispone di 182 aerei senza acquisti all'orizzonte, mentre Lufthansa ne ha 409 (e 34 già ordinati), Air France 253 (37 in arrivo), British Airways 289 (10 già prenotati).

È quindi opportuno ricordare che sotto la sigla AZ si nasconde un topolino che ha approfittato degli aiuti di Stato (ben 5 miliardi di euro in dieci anni), consentiti dall'Unione Europea solo a patto che non fossero destinati al finanziamento di nuovi investimenti.

Continuando l'analisi dei dati e delle comparazioni utili a verificare la strategia aziendale di Alitalia, che intende nella fattispecie tagliare ben 150 voli internazionali da Malpensa, non si può prescindere dall'area allargata entro la quale è ubicato tale aeroporto. Essa comprende i territori di Varese, Milano, Como, Novara e Verbania; un'area nella quale è presente una delle più importanti agglomerazioni italiane di persone e di imprese.

In un raggio inferiore a 100 chilometri si concentrano oltre 5,5 milioni di persone, a cui si dovrebbero aggiungere i circa 300.000 abitanti del Canton Ticino, con una presenza di 75.000 imprese manifatturiere e 697.000 occupati. Con il bacino più esteso (Lombardia, Piemonte, Liguria) si raggiungono 15 milioni di abitanti, 187.000 imprese manifatturiere e 1,865 milioni di occupati.

È questo uno dei più interessanti bacini europei di consumo ad elevato reddito e di concentrazione imprenditoriale, da cui partono circa 132 miliardi di euro di esportazioni verso il resto del mondo. Nell'area di Malpensa si produce infatti il 31 per cento del PIL, c'è il 20 per cento delle imprese attive in Italia e si generano il 47 per cento dell'*import* e il 41 per cento dell'*export* nazionale. Vale la pena ricordare che da gennaio a luglio 2007 Malpensa ha registrato un incremento di passeggeri del 9,2 per cento, un *trend* di crescita che consentirebbe di passare dai 21 milioni di persone trasportate nel 2006 a oltre 23 milioni nel 2007: tutto questo perché vanno migliorando le vie di comunicazione.

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, nel primo semestre 2007 ha registrato una crescita del 23 per cento, che le ha fatto vincere (e non perdere, qualcuno sostiene, mentre altri affermano che quel premio non vale niente) il premio *Air Cargo of Excellence 2007* per la qualità dei servizi erogati.

Il valore delle merci esportate dalle imprese lombarde nel corso del 2006 ha registrato un aumento del 9 per cento, passando da 85.277 milioni a 92.910 milioni di euro: un valore pari al 28,4 per cento del totale delle esportazioni italiane.

Qualora, dunque, le linee di intervento prospettate da Alitalia venissero attuate, risulterebbe evidente sia la volontà di rinunciare a competere con i grandi vettori europei ed internazionali, sia quella di allontanare l'Italia, e in modo particolare il Nord, dai traffici economici mondiali.

Da questi dati affiora allora ben più di qualche ragionevole dubbio circa la credibilità delle indicazioni contenute nel piano Alitalia, il quale, anziché puntare al rilancio della compagnia attraverso azioni in grado di recuperare competitività industriale, finirà per comprimerne le potenzialità, proprio in ragione del preannunciato abbandono delle rotte intercontinentali che fanno capo a Malpensa.

Tali decisioni non sembrano tenere in alcun conto le esigenze di mobilità di quanti operano nelle imprese del Settentrione che si vedranno allungare i tempi di percorrenza per raggiungere le destinazioni intercontinentali.

È stata stimata una dilatazione fino a 2,5 ore per andare a New York, 3,5 ore per Caracas e 7 ore per Buenos Aires. L'aeroporto di Malpensa è il quinto *hub* d'Europa, con 38 destinazioni servite.

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore.

MAFFIOLI (UDC). Signor Presidente, mi avvio a concludere e le chiedo di poter allegare la restante parte del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza la autorizza in tal senso.

MAFFIOLI (UDC). Sono stati fatti ingenti investimenti, tant'è che nel 1998 il presidente Prodi inaugurò questo aeroporto come l'*hub* del Sud-Europa. Non capiamo pertanto come mai persino tra le pieghe del DPEF 2007-2011 esistono risorse destinate a potenziare le infrastrutture intorno a Malpensa e poi si procede in questa direzione.

Riteniamo che il Ministero dell'economia, che detiene il 49 per cento delle azioni Alitalia non può limitarsi a spingere per l'eutanasia dell'avio-linea. Se non vuole pronunciarsi sul piano industriale di Alitalia, dica almeno una parola chiara e definitiva per fare in modo che vi sia il coinvolgimento delle Regioni nell'assegnazione degli *slot*, delle rotte e delle bande orarie. Lo consideriamo un punto fondamentale.

PRESIDENTE. Concluda il suo intervento, senatore.

MAFFIOLI (UDC). Non servono al Paese, né al rilancio della sua economia, taciti assensi su linee strategiche aziendali che puntano unicamente sul tirare a campare.

Faccia fronte il Governo alle sue responsabilità che non sono soltanto quelle di detenere un'importante quota azionaria di Alitalia, ma difendere l'intero sistema Italia. Chiarisca che non si tratta di un braccio di ferro tra Nord e Sud; esca da questo assordante silenzio che danneggia pesantemente l'economia dell'intero Paese.

Sono sicuro che l'aeroporto di Malpensa, attraverso le azioni del Nord, saprà essere rilanciato in modo da essere competitivo e sicuramente se ne vedranno le conseguenze. (*Applausi dal Gruppo UDC e della senatrice Rebuffi*).

PRESIDENTE. Vorrei scusarmi con i colleghi, ma sono costretto ad essere piuttosto fiscale sui tempi, perché se continuiamo in questo modo, dato il dilatarsi dei tempi di questa mattina rispetto al calendario previsto, rischiamo di non concludere l'esame della mozione con la conseguente votazione. Ricordo a tutti che la seduta si concluderà alle ore 13,30.

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

BONADONNA (*RC-SE*). Signor Presidente, se il tema di cui ci stiamo occupando non fosse estremamente serio e non costituisse un problema strategico di politica economica e di politica settoriale, dei trasporti, della logistica, di strategia di crescita di un Paese, potremmo cavarcela con qualche battuta, come ho sentito fare nel dibattito di questa mattina.

Potremmo far nascere o incentivare una «Air Padania» o una «Moratti Airlines» e avremmo risolto il problema. Purtroppo, non è così. In questo nostro Paese si pensa e si è sempre pensato di fare gli interventi e le politiche senza un'idea di piano e senza una strategia.

Da questo punto di vista, Malpensa, ma non solo (Malpensa è un fatto rilevante e importantissimo), è il frutto di una politica dei trasporti senza programmazione. Bisognava fare un aeroporto in Lombardia, nel Nord del Paese, perché siamo dentro un'area di concentrazione produttiva tra le più ricche e forti d'Europa e ciò è indubbio.

Non basta questo per localizzare un aeroporto a prescindere, come avrebbe detto Totò, dalle politiche dei trasporti, dalle politiche del settore aeronautico, dai rapporti, nella politica dei trasporti, dell'Italia con gli altri Paesi europei. Ci si è imbarcati in un'operazione che non ha né capo, né coda: solo questa modalità d'intervento sulle opere pubbliche sganciate dai piani di settore può far sì che ci sia una compagnia di bandiera che ha le caratteristiche dell'Alitalia, che non è enorme; e anche se lo fosse, nemmeno quelle che lo sono si mettono in queste condizioni. L'Alitalia è stata messa nella condizione di operare strutturata su due *hub*, un assurdo; non c'è una compagnia di bandiera al mondo che lavori in questa condizione, su due *hub*: che distano 500-600 chilometri l'uno dall'altro.

È un assurdo che si spiega con il politicismo, il localismo, il campanilismo, l'approssimazione con cui sono state fatte quelle scelte, per cui oggi Malpensa e Alitalia, nei loro rapporti, si fanno reciprocamente male. Da questo punto di vista, è assurda e stravagante la posizione di tanti liberisti, che ho sentito riecheggiare anche oggi, che a fronte della

crisi di Malpensa pensano che essa si salvi, che si possa rilanciare attraverso la cannibalizzazione di Alitalia; non si salva nessuno in questi termini: dobbiamo essere consapevoli di questo.

È bene che le forze politiche responsabili in questo Paese si interrogino su come siamo arrivati a questo punto, perché lo scarico di responsabilità può essere divertente dal punto di vista politico, ma non ci porta da nessuna parte; bisogna cominciare a chiedere chi ha fatto quelle scelte e chi le ha fatte dovrebbe risponderne, perché la vicenda Alitalia-Malpensa non nasce con la formazione del Governo Prodi: è una situazione che va avanti da alcuni anni ed è stata governata da formazioni e Governi di diversa natura.

Il centro-destra ha le sue dirette e pesanti responsabilità; non lo dico per scaricare quelle che oggi sono a carico di questo Governo, ma per dire che se vogliamo affrontare i problemi di Malpensa dobbiamo smettere di fare il gioco dei Pierini, come vedo che si inizia fare, anche perché se all'Alitalia si dà una risposta in qualche modo seria, credo possa venire una ricaduta positiva su Malpensa in termini di *cargo*, in termini di voli *low cost*, in termini, forse, di raccordo, di intese internazionali tra Alitalia e altre compagnie anche per le rotte intercontinentali; si deve però trovare una soluzione per Alitalia. La condizione perché ciò avvenga è che Alitalia non muoia, con tutti i becchini che ci sono intorno da anni.

Tra l'altro, Alitalia è stata sovraccaricata dei costi di due *hub*. Il personale di Alitalia – lo voglio dire al collega della Lega che mi ha preceduto – che sovraccarica gli aerei da Fiumicino a Malpensa e viceversa vola a proprio carico: questo forse non si sa.

MANTICA (AN). Cioè paga il biglietto? (*Commenti del senatore Galli. Richiami del Presidente*).

BONADONNA (RC-SE). No, non paga il biglietto, ma è orario di lavoro non pagato. (*Commenti del senatore Galli*).

PRESIDENTE. La invito a concludere, senatore Bonadonna.

BONADONNA (RC-SE). È così. (*Commenti del senatore Galli*).

PRESIDENTE. La prego, senatore Galli. Dirà la sua in fase di dichiarazione di voto.

BONADONNA (RC-SE). Informatevi: è così.

PRESIDENTE. Abbia pazienza, senatore Galli; lasci finire il senatore Bonadonna. Replicherà in sede di dichiarazione di voto.

BONADONNA (RC-SE). Alitalia ha subito...

GALLI (*LNP*). Legga i giornali, anche i suoi, che dicono la stessa cosa.

BONADONNA (*RC-SE*). Invece di leggere i giornali, dovrete leggere gli atti.

PRESIDENTE. Senatore Bonadonna, si avvii a concludere.

BONADONNA (*RC-SE*). Se non mi interrompono, concludo. Io non ho interrotto nessuno.

PRESIDENTE. Va bene.

BONADONNA (*RC-SE*). In questo processo di cosiddetto salvataggio dell'Alitalia, i lavoratori hanno pagato e continuano a pagare in termini di occupazione e di condizioni di lavoro. L'Alitalia Team è la prova più evidente di tutto questo. Se confrontiamo le condizioni del personale operativo di Alitalia con quelle delle altre compagnie, vediamo che il confronto regge alla grande. Dove non regge? Se confrontiamo le strutture di direzione e di amministrazione di Alitalia, che con tutti i Governi di centro-destra e di centro-sinistra hanno mantenuto le loro condizioni di difesa, hanno tutelato i propri privilegi, hanno perpetrato una condizione per la quale...

PRESIDENTE. Deve concludere, senatore.

BONADONNA (*RC-SE*). ...in realtà si sono salvati grazie al rapporto con la politica. Vogliamo metterci le mani? Lo chiedo al Governo. Sarebbe cosa utile, proprio nella ricerca di una soluzione per attuare il piano Alitalia, intanto sospendere il titolo dalla Borsa ed evitare, come è successo in passato, che i soldi della ricapitalizzazione venissero bruciati in nome della ideologia della privatizzazione e finissero, in buona sostanza, anche nelle tasche dei gruppi dirigenti di Alitalia, che giocano in Borsa sul destino della società e non investono sul suo sviluppo. (*Applausi dal Gruppo RC-SE*).

PRESIDENTE. Invito i colleghi, ancora una volta, ad attenersi al tempo assegnato, predeterminato con l'accordo di tutti in sede di Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari.

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

BUTTI (*AN*). In premessa desidero dire che, così come il ministro Bianchi (che purtroppo oggi non vediamo presente in Aula), anche noi di Alleanza Nazionale non siamo particolarmente affascinati dal *derby* Roma-Milano, ma riteniamo che un confronto adulto sul delicato tema Alitalia-Malpensa non possa prescindere dalla grande importanza che rive-

ste l'*hub* milanese non solo per l'economia lombarda e non solo per quella del Nord-Italia, ma per l'intero Paese.

Noi pensiamo che la materia vada affrontata considerando sicuramente la penosa situazione della compagnia di bandiera, di Alitalia, ma anche il destino dei due principali aeroporti di Fiumicino e di Malpensa, oltre che il sistema complessivo del trasporto aereo italiano e la connessione con le altre modalità di trasporto.

Alitalia ha perso 625 milioni di euro nel 2006, vale a dire 1,7 milioni di euro al giorno; il 2007 non sembra molto diverso. L'organizzazione, però (meglio sarebbe dire «la disorganizzazione»), di Alitalia produce disfunzioni gestionali tali da rendere in molti casi antieconomico anche volare a pieno parco: sembra impossibile, però è francamente così.

Diversi lustri di decisioni mai assunte, una politica di alleanza a tratti vergognosa, l'uso improprio di denaro pubblico per ripianare debiti pregressi: tutto ciò ha condotto Alitalia sulla strada del non ritorno. È evidente come in queste condizioni (sottolineo: in queste condizioni) Alitalia non possa alimentare due aeroporti come Fiumicino e Malpensa.

A questo punto, la cura può essere una sola: vendere Alitalia consentendole di inserirsi in un quadro di alleanze forti a livello internazionale. Auspichiamo l'acquisizione da parte di un grande vettore che operi già attraverso un modello multi-*hub* e che inserisca il vettore Alitalia in una delle tre grandi alleanze mondiali.

Il piano industriale di Alitalia concentra su Fiumicino il traffico intercontinentale, ovviamente a nocimento di Malpensa. Eppure, se si fosse intervenuti qualche anno fa, tamponando la crisi di Alitalia e rafforzando la sua politica industriale sia su Roma, sia su Malpensa, differenziando ovviamente anche le tipicità dei due aeroporti, oggi non saremmo in queste condizioni; oggi non assisteremmo alla rinuncia di 150 voli da e per Malpensa, e gli *slot* hanno – come ben sappiamo e come è stato ricordato – un notevole valore economico e commerciale. Allora, vista la decisione inserita nel piano industriale di Alitalia, è indispensabile che questi *slot* vengano immediatamente liberati ed assegnati ad altre compagnie. La Lombardia non può attendere oltre, il Paese non può attendere oltre, perché Malpensa è strategicamente inserita in tutti i corridoi plurimodali.

È indispensabile un piano di sviluppo delle infrastrutture di trasporto integrato con gli aeroporti per garantire e velocizzare la mobilità delle merci e delle persone. Il corridoio dei due mari, quello che unisce Rotterdam a Genova attraverso Sempione e Novara, il Corridoio 5 – quello storico – tra Lisbona e Kiev, il corridoio 1 tra Berlino e Palermo: Malpensa è veramente il nodo cerniera in questa cornice.

L'Europa finanzia le grandi opere infrastrutturali fino al 20 per cento dei costi di investimento e il CIPE nel 2001 ha approvato una serie di interventi infrastrutturali che insistono su Malpensa: e ora, cosa succede? Succede che Alitalia sceglie Fiumicino, ma lo fa con la lentezza fastidiosa del pachiderma e con la complicità e l'indecisione cronica del Governo.

Siamo convinti che il Governo abbia pesanti responsabilità sia nella drammatica situazione in cui versa Alitalia, sia nel tentativo di sopprimere

Malpensa, altrimenti non si spiegherebbe l'atteggiamento folle di Palazzo Chigi, che, fino a prova contraria, detiene il 49,9 per cento di Alitalia. Perché avete perso tempo con Airone, anziché tessere rapporti di diverse proporzioni? Quale sarà il deprezzamento di Alitalia sul mercato senza l'*hub* della Malpensa? Perché Alitalia, partecipata dallo Stato, non ha rilanciato proponendo acquisizioni anziché solo dismissioni?

Tutto lasciava intendere che, visto il ruolo stabile di Alitalia su Fiumicino, dovesse essere proprio Malpensa a risentire maggiormente della crisi del vettore nazionale. Il Governo non ha pensato allo sviluppo coordinato degli scali italiani secondo ruoli strategici – come dicevo prima – ben definiti, destinando anche le relative risorse. Il Governo ha chiuso entrambi gli occhi per continuare nella tutela irresponsabile degli insostenibili privilegi corporativi di Alitalia e di parte dei suoi dipendenti.

Il Governo gioca la partita, il Governo non fa l'arbitro, e non riconosce l'ovvio, cioè quello che di positivo dice il mercato su Malpensa e di negativo su Fiumicino. Gli studi relativi alla crescita del trasporto aereo sostengono che il traffico passeggeri del Nord d'Italia passerà nel giro di sedici anni dai 49 milioni del 2004 a 101 milioni del 2021; oggi Malpensa è il quinto *hub* d'Europa con 38 destinazioni servite; il traffico è cresciuto, tra il 2002 e il 2006, del 23,8 per cento, di cui ben l'11 per cento solo nel 2006, ossia il doppio rispetto alla media europea. Senatore Paolo Brutti, di solito ci differisce solo una consonante, qui invece ci differisce tutto: capisco e ho tutto il rispetto per Perugia, ma Milano non è Perugia e la Lombardia non è l'Umbria; quindi i suoi numeri vanno forse rivisti, certamente favore dell'*hub* di Malpensa.

Vogliamo parlare anche del traffico merci? Nessun problema: tra il 2002 e il 2005 è cresciuto del 39 per cento, con nuovi voli cargo per scali strategici per il futuro, come Taipei, Kuala Lumpur, Abu Dhabi, che vanno ad aggiungersi agli scali cosiddetti tradizionali.

Non so se si è capito, ma Malpensa – lo dico anche con orgoglio – può fare a meno di Alitalia, ma occorre mettere la Regione Lombardia e l'aeroporto stesso nelle condizioni di poter agire rapidamente, affinché Malpensa e l'indotto da esso, generato non abbia contraccolpi negativi. Malpensa chiede efficienza e decisioni per poter resistere autonomamente in un'area geografica che produce il 31 per cento del PIL nazionale e dove è attivo il 24 per cento delle aziende, che generano il 47 per cento dell'*import* e il 41 per cento dell'*export* della nostra intera Nazione.

Del resto, la sola Lombardia concentra nei propri confini il 36 per cento di imprese italiane con partecipazione in imprese estere. Stiamo parlando di 900 aziende e di 206.000 addetti. Ma come abbiamo detto, non è però un *derby* tra Roma e Milano. Dobbiamo solo snocciolare dati oggettivi e articolare analisi obiettive per capire la miopia nella scelta di Alitalia e quindi del Governo Prodi, che ne detiene 49,9 per cento.

Del resto la scelta strategica di ridurre drasticamente Malpensa sembra dettata da ragioni più politiche che industriali ed è per questo che impegniamo il Governo a sbloccare tutte le opere già approvate dal CIPE e collegate direttamente o indirettamente a Malpensa, affinché infrastrutture

all'avanguardia possano attirare altre compagnie, oltre che sviluppare economia.

Impegniamo il Governo anche sotto il profilo delle relazioni internazionali, affinché vengano rivisti gli accordi extra UE, nella direzione di garantire la designazione e l'operatività multipla di vettori italiani e comunitari e la possibilità per vettori intercontinentali di operare direttamente su Malpensa.

Impegniamo il Governo a decidere in fretta sul futuro di Alitalia allentando il mercato internazionale, perché – come abbiamo detto – Alitalia senza un forte radicamento nel Nord del Paese è destinata ad un ruolo marginale. Con una solida *partnership* il vettore potrà svilupparsi, evitare licenziamenti, ingloriosi ridimensionamenti, ma soprattutto garantire lo sviluppo dell'*hub* di Malpensa, con tutto ciò che di positivo ne consegue per l'economia nazionale e il territorio lombardo. Infatti, la sfida alla competitività dell'intero Paese nel settore dei trasporti e dei collegamenti, piaccia o meno, passa anche e soprattutto dallo sviluppo dell'*hub* intercontinentale di Malpensa.

Insomma, onorevoli colleghi, Malpensa ha incassato lo sfregio politico di questo Governo. Chiede solo di potersi difendere e rilanciare sul mercato europeo e mondiale. Le potenzialità ci sono e il dispositivo delle nostre mozioni mira a salvaguardare da pericoli incombenti, che sono la confusione, l'indecisione e la disorganizzazione che stanno piegando Alitalia ed il sistema aeroportuale italiano.

In conclusione, signor Presidente, preannuncio che la dichiarazione di voto a nome del Gruppo di Alleanza Nazionale la svolgerà il senatore Martinat.

Mi sento di poter dire sin d'ora che noi fonderemo le nostre – consentitemi il termine – mozioni di bandiera con quelle della Lega, del senatore Castelli, che è d'accordo; voteremo ovviamente le nostre mozioni di bandiera e successivamente quella sottoscritta dai colleghi della Commissione trasporti. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Butti per averci fornito un contributo a mantenere i tempi.

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

GHIGO (*FI*). Signor Presidente, colleghi e colleghe, mi auguro, anche se gli aspetti prodromici della discussione ne hanno già dato un segnale, che questo dibattito non si esaurisca in una sterile contrapposizione tra Nord e Sud o, peggio ancora, non sia l'occasione per criticare l'eventuale operato di un governatore piuttosto che di un altro.

Credo, infatti, che il problema di Malpensa non sia solo della regione Lombardia, ma di tutto il Centro-Nord. Soprattutto, ricordo quanto questa visione sarebbe, nel caso fosse insidiata in qualcuno di voi, controproducente e miope per la possibilità, l'entità e l'incidenza di un territorio così ricco di opportunità e di contributo alla composizione del PIL del nostro

Paese. Sarebbe miope cercare di penalizzare quel territorio attraverso scelte che giudico chiaramente non percorribili.

Non intendo soffermarmi sulle considerazioni già ampiamente svolte da alcuni miei colleghi e sui contenuti del piano che i nuovi vertici hanno presentato il 30 agosto 2007. Desidero solo riprendere la definizione che di questo piano è stata data dal presidente Prato, cioè un piano di sopravvivenza e di transizione. Mi chiedo, e chiedo a voi, se tale definizione sia compatibile con il ridimensionamento di Malpensa, con la *mission* di sopravvivenza e transizione, o se, invece, questa scelta in realtà non nasconde altri obiettivi.

Voglio citare una ricerca, secondo me piuttosto significativa, redatta dallo Studio Ambrosetti, che stima che l'attuazione del piano industriale presentato il 30 agosto dall'Alitalia bloccherebbe nel 2015 il traffico a Malpensa a 26 milioni di passeggeri, con una perdita per l'economia locale stimabile in 15 miliardi di euro, a fronte di una possibile crescita fino a 42 milioni di passeggeri, qualora lo scalo si sviluppasse a pieno regime, che porterebbe alla creazione di circa 15.000 posti di lavoro in più, con un incremento di 25 miliardi di fatturato (visto e considerato che alcuni colleghi facevano valutazioni di tipo aziendalistico nei confronti del tema Alitalia-Malpensa).

A fronte di uno scenario di questo genere, è evidente – lo Studio Ambrosetti è uno studio terzo, di conseguenza non tacciabile di essere di parte – per quale motivo, nel presentare un piano di salvataggio, di transizione – diciamo così – da parte dell'Alitalia si vuole penalizzare Malpensa. Credo che qualche motivazione, a mio modesto modo di vedere le cose, ci sia e sia per certi versi preoccupante.

La mia opinione è che per collocare sul mercato Alitalia, per trovare qualche acquirente nei confronti di Alitalia, bisogna togliere Malpensa dal pacchetto Alitalia. Per quale motivo? Perché chiaramente il bacino di utenza di Malpensa e del Nord Italia è molto appetibile. Oltretutto, nel momento in cui si dovessero finalmente realizzare tutte le infrastrutture previste dal piano sottoscritto dai vari Governi, il bacino a due ore da Malpensa si allargherebbe – questo potrebbe succedere entro il 2012 – a circa 17 milioni di passeggeri.

In buona sostanza, credo che le compagnie che sono interessate ad acquisire Alitalia abbiano un fortissimo interesse nei confronti di quel bacino, di conseguenza abbiano chiesto ad Alitalia di stralciare l'*hub* del Nord per poterlo acquisire. Compagnie come Air France, come Lufthansa, ma le stesse compagnie della British Airways chiaramente vogliono acquisire Alitalia o sono disposte ad acquisire Alitalia però senza quel bacino, perché quel bacino è di loro interesse commerciale e lo vogliono naturalmente acquisire nel pacchetto complessivo di Alitalia. Di conseguenza, per ottenere questo risultato, il piano di ristrutturazione dell'Alitalia ha sacrificato la cosa secondo loro più semplice e non invece una sana e magari anche difficile ristrutturazione aziendale, che sarebbe la strada da perseguire, nel tentativo di ridurre i costi di esercizio di questa compagnia. (*Applausi dal Gruppo FI e del senatore Buttiglione*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rossi Paolo. Ne ha facoltà.

ROSSI Paolo (*Ulivo*). Signor Presidente, è forse pleonastico e finanche inutile sottolineare la gravità della situazione che investe la compagnia di bandiera (io la chiamo ancora così). Siamo di fronte a un disagio che si protrae da tempo e fin troppo avvezzi a considerare Alitalia affetta da una malattia cronica, una sorta di perenne degente, tanto che il piano industriale per il triennio 2008-2010 suona come la campanella che annuncia l'ultimo giro, recitando – com'è noto ampiamente – linee guida che si traducono in misure atte a garantire la sopravvivenza e la transizione.

Non v'è alcun dubbio che non possa darsi transizione senza sopravvivenza, ma sarebbe miope in tal caso risolvere tutto in un tirare a campare che condurrebbe sicuramente al baratro. Problemi complessi esigono risposte complesse; anche i tagli alle spese e naturalmente gli eventuali sprechi, se non accompagnati da un progetto di ampio respiro, non costituiscono una risposta reale e duratura.

Non dobbiamo dimenticare che al destino di Alitalia è legato il destino di migliaia di lavoratori, dunque di famiglie, e che pertanto soluzioni radicali si ripercuoterebbero in maniera significativa. Ma dobbiamo anche cercare di uscire da una prospettiva di strumentalizzazione politica, e lo dico a qualche collega della maggioranza.

A far tempo da un anno, infatti, il futuro di Alitalia e il dualismo tra Malpensa e Fiumicino continuano ad infiammare il dibattito sia politico sia mediatico. L'ottimizzazione delle infrastrutture e dei servizi non si risolve dentro il paradigma di una contrapposizione Roma-Milano, che equivale nei temi e nei toni assunti da taluni in uno scontro Governo-opposizione.

Mi corre l'obbligo ricordare, anche se da parte di qualche collega del centro-destra ho sentito in Aula oggi valutazioni assolutamente equilibrate, che coloro che oggi si strappano le vesti circa la crisi della Compagnia e il suo possibile piano di risanamento sono gli stessi che l'hanno comunque guidata per un periodo di tempo non irrilevante; non mi pare che sia stato fatto granché o che siano stati affrontati i nodi che sono poi venuti al pettine. È troppo facile oggi dare la croce addosso solo al Governo, come se il disegno sotteso a detta sopravvivenza e transizione si riducesse ad un incremento e alla valorizzazione di Fiumicino a scapito di Malpensa.

Tuttavia, il problema c'è ed è reale; è inutile negarlo. Può darsi che alcune valutazioni mosse alla nascita del nuovo *hub*, pensato come infrastruttura eminentemente europea, con particolare riferimento al traffico merci e passeggeri del Sud Europa, si siano rivelate solo parzialmente efficaci. Tuttavia, è pur vero che, a fronte dei dati di cui siamo in possesso e malgrado i problemi infrastrutturali, solo in parte risolti (penso, per esempio, alla rete stradale e ferroviaria), Malpensa ha registrato un significativo tasso di crescita in Europa che, salvo errore, risulta essere il più alto in assoluto con il suo 25 per cento.

Mi domando se non sia un errore smantellare, anche se solo in parte, una intrapresa di questa entità, una struttura che ha comunque inanellato, e sarebbe sciocco negarlo, solo nell'anno solare 2007, una serie importante di risultati e riconoscimenti. Mi domando altresì se non sia opportuno, prima che necessario, favorire una serie di misure che garantiscano una continuità di crescita e l'acquisita competitività di Malpensa nel più ampio quadro del sistema aeroportuale italiano. Potare radicalmente una pianta equivale ad abbatterla; è chiaro che operare in una diversa direzione comporti un prezzo e che sia imprescindibile perseguire un modello aziendale più duttile, al passo con i tempi e con la concorrenza del mercato.

L'avvenuta mancanza di una risposta chiara rispetto al primo bando di gara per la cessione del pacchetto azionario pubblico, che si è concluso senza esito, fa riflettere; forse possiamo cercare delle soluzioni interne di investimento e di rilancio. Non suoni come un discorso di parte perché non siamo in presenza di una questione settentrionale che ci si limita ad evocare e sventolare come una clava per denunciare le inadempienze dell'Esecutivo.

Obiettivamente, occorre, una volta di più e in senso generale, manifestare anche in questa circostanza attenzione e, soprattutto, maggiore e concreta sensibilità nei confronti della parte trainante, dal punto di vista produttivo ed economico del Paese, non in una logica di sterile e anacronistica rivendicazione strettamente territoriale – oggi qualcuno ha detto campanilistica – ma in una prospettiva razionale che sappia valorizzare intelligentemente aspirazioni ed oggettive potenzialità nell'interesse più ampio di tutta la comunità nazionale.

Sulla questione Alitalia le responsabilità sono molte e le domande cui non si è stati in grado di rispondere affondano ormai nel passato; migliorare Malpensa, la sua forza-lavoro e le sue potenzialità, significa valorizzare, non solo un'area nevralgica della piccola, media e grande impresa e dei suoi occupati, ma l'Italia nel suo complesso: una via, dunque, non semplicemente consigliabile, ma necessaria e in qualche misura vincolata. (*Applausi dal Gruppo Ulivo*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo, che invito anche a pronunziarsi sulle mozioni in esame.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, ho ascoltato con grande attenzione il dibattito fin qui svolto, e credo davvero di poter affermare che il Governo comprende e in larga misura condivide le preoccupazioni espresse in questa Aula circa il futuro del settore del trasporto aereo nel nostro Paese, un settore cruciale per l'economia e le esigenze di mobilità dei cittadini; allo stesso modo però il Governo, anche nella sua veste di azionista di maggioranza relativa, nutre una profonda preoccupazione per il futuro della principale compagnia italiana, Alitalia.

Del resto, le valutazioni del Governo sul piano industriale di Alitalia recentemente annunciato non possono prescindere da un'analisi oggettiva e realistica del posizionamento competitivo e finanziario della società, anche alla luce delle problematiche che investono il settore del trasporto aereo e di quello aeroportuale in Italia.

Proprio al fine di consentire una valutazione pienamente articolata, non parziale o distorta, dell'orientamento del Governo, consentitemi quindi di ripercorrere quanto accaduto nei mesi scorsi, a partire dalla decisione, assunta nel dicembre del 2006, di cedere il controllo di Alitalia, avendo constatato l'impossibilità di realizzare uno stabile e proficuo risanamento dell'azienda nel contesto attuale, un contesto caratterizzato innanzitutto da anni di risposte inadeguate, da parte non solo dell'azienda ma anche del Governo e delle organizzazioni sindacali, alla crescente concorrenza del mercato, in un contesto di presenza pervasiva della politica; e ancora un sistema aeroportuale estremamente frammentato e, in alcuni casi significativi, penalizzato da infrastrutture di collegamento carenti; e ancora una regolamentazione inefficiente e spesso non trasparente; e, da ultimo, una elevata frammentazione e conflittualità sindacale.

Pertanto, la cessione del controllo dell'azienda a soggetti in grado di consentire ad Alitalia di perseguire il necessario rafforzamento industriale, competitivo e finanziario, beneficiando allo stesso tempo di auspicabili sinergie operative, è apparsa la via naturale, nonché probabilmente obbligata, per la salvaguardia della società e degli interessi generali del Paese. Tale scelta – ricordo – è stata generalmente condivisa e, per quanto riguarda il Governo, la determinazione in tal senso viene confermata con convinzione.

Quali erano, e sono dunque, gli obiettivi che il Governo intende perseguire attraverso la cessione del controllo di Alitalia?

In primo luogo – come ho accennato – quello di affidare la gestione della società a soggetti industriali e finanziari capaci dal punto di vista imprenditoriale e dotati di adeguati mezzi finanziari e patrimoniali, impegnati a realizzare un importante piano industriale di risanamento, sviluppo e rilancio di Alitalia.

In secondo luogo, il Governo ha posto al centro della propria iniziativa il perseguimento di ineludibili obiettivi di salvaguardia dei profili di interesse generale: adeguata offerta dei servizi e copertura del territorio; livelli occupazionali coerenti con le iniziative industriali programmate; mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio; stabilità del futuro assetto azionario.

È con questi obiettivi, dunque, che il Ministero dell'economia lo scorso dicembre ha avviato la procedura di vendita; una procedura che necessariamente doveva essere impostata e svolgersi nel pieno rispetto della normativa che, in particolare, prevede che la dismissione di partecipazioni dello Stato venga condotta con modalità trasparenti e non discriminatorie. La procedura di vendita, inoltre, non avrebbe potuto prescindere dai vincoli derivanti dalla normativa europea in tema di aiuti di Stato (per cui non è possibile – ad esempio – conferire una cosiddetta «dote» alla società

posta in vendita) e dalla necessità di assicurare in ogni caso la piena autonomia gestionale ed imprenditoriale dei soggetti coinvolti, anche se controllati dallo Stato (e penso ad Alitalia stessa, a Fintecna e ad Alitalia Servizi).

Non intendo ripercorrere in dettaglio le diverse fasi della procedura, ma solo brevemente soffermarmi a chiarire un aspetto che da molte parti è stato indicato come la principale causa del suo esito negativo. Il Governo avrebbe infatti imposto ai potenziali acquirenti una serie di «paletti», così numerosi e di entità tale da impedire l'emergere di seri e concreti interessi da parte del mercato.

Ebbene, in questa sede posso con serenità esprimere la convinzione che, se si analizzano con obiettività i vincoli che il Ministero ha ritenuto di prevedere nell'ambito della precedente procedura, sarà generalmente convenuto che le finalità sottostanti – i cosiddetti requisiti di interesse generale – appaiono allo stesso tempo opportune e legittime.

In estrema sintesi, venne richiesto all'acquirente del controllo di Alitalia: innanzitutto un impegno a perseguire quanto lo stesso acquirente avrebbe indicato nel proprio piano, come necessario per il risanamento e il rilancio dell'azienda e, quindi, indirettamente, nel proprio interesse, non quindi un obbligo di effettuare scelte aziendali e operative indicate dal Governo; un impegno ad assicurare la salvaguardia dell'identità nazionale (intesa come mantenimento della sede della società in Italia, del marchio, del logo e del portafoglio dei diritti di traffico); ed ancora un impegno a non cedere la partecipazione acquisita per un periodo di 3 anni; infine, un impegno a mantenere non i livelli occupazionali attuali o quelli minimi che il Ministero avrebbe potuto individuare in via autonoma, ma unicamente i livelli che lo stesso acquirente avrebbe ritenuto congrui in relazione alle iniziative previste nel piano e, quindi, tali da risultare coerenti con gli obiettivi di risanamento e rilancio dell'azienda.

Purtroppo, però, l'esito della procedura è stato – come noto – negativo. Non solo i principali operatori europei del settore hanno ritenuto di non partecipare alla procedura ma soprattutto, tra i soggetti che invece vi hanno preso parte, nessuno ha presentato un'offerta vincolante.

Ciò nonostante, il Governo ribadisce la ferma intenzione di realizzare tempestivamente la cessione del controllo di Alitalia, nella convinzione che questo sia l'unico percorso capace di condurre ad un risanamento stabile dell'azienda, sia sotto il profilo competitivo che finanziario. Sulla base di tale convincimento, lo scorso 31 luglio il Ministero dell'economia ha designato il dottor Prato quale nuovo presidente di Alitalia ed ha espresso l'auspicio che il nuovo vertice aziendale «provveda a individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società» e ad assumere l'impegno 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».

Il Ministero, infine, si è riservato di valutare «con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti».

Allo stesso tempo, ed anche allo scopo di creare le necessarie condizioni di contesto, il Governo ribadisce la propria disponibilità ad intraprendere le più opportune iniziative per rendere maggiormente appetibile l'operazione, sia con riferimento alla particolare situazione dell'azienda (si pensi in tal senso all'effettiva concessione di ammortizzatori sociali, come annunciato lo scorso mese di maggio), che a quella del settore industriale di riferimento, avviando una politica di sviluppo razionale che riguardi tutte le aree del Paese e tutti i protagonisti del settore, ad iniziare dal sistema aeroportuale. In tale ambito il Governo è impegnato alla tempestiva definizione dell'annunciato piano degli aeroporti ed alla realizzazione degli interventi infrastrutturali necessari per lo sviluppo del sistema aeroportuale italiano, in primo luogo Malpensa.

Nel passare, nello specifico, al piano industriale recentemente approvato dal consiglio di amministrazione di Alitalia, ritengo sia opportuno soffermarmi sulle motivazioni che hanno indotto la società a predisporre un nuovo piano industriale, avendo ritenuto che tale adempimento non fosse ulteriormente procrastinabile. Fino allo scorso mese di giugno, infatti, l'azienda, considerata la procedura di vendita in corso da parte del Ministero dell'economia, non aveva ritenuto di effettuare la revisione del precedente piano industriale e aveva rinviato ogni ulteriore valutazione al riguardo ad una data successiva all'acquisizione di tutti gli elementi necessari.

In seguito, preso atto del mancato esito della procedura di vendita da parte del Ministero dell'economia, la società, già prima del rinnovo del vertice aziendale, aveva ritenuto ormai non più procrastinabile l'impostazione di un nuovo documento programmatico, che definisse tempestivamente le più opportune iniziative in grado di contenere l'emorragia patrimoniale e finanziaria che continua a indebolire l'azienda ed inoltre assicurasse l'imprescindibile mantenimento dei presupposti di continuità aziendale, il cui venir meno determinerebbe una rapida accelerazione nella già grave situazione finanziaria di Alitalia.

Nella impostazione delle linee guida del nuovo piano industriale, l'azienda, in particolare il nuovo *management*, ha comunque sempre evidenziato come lo stesso si incardini nel più volte confermato intendimento del Governo di cedere il controllo di Alitalia, risultando quindi, come lo ha definito la società, un piano di transizione e sopravvivenza, in attesa che si realizzi l'ingresso del nuovo azionista di controllo. Ma se la definizione di un piano industriale da parte di Alitalia e l'intendimento del Governo di cedere il controllo sono, come detto, strettamente connessi, è opportuno capire e sottolineare che i ruoli della società e del Ministero azionista sono, e devono essere, ben separati e differenti. Alitalia, infatti, è una società quotata, soggetta a obblighi informativi e di comportamento vigilati dalla CONSOB.

Gli amministratori devono operare per il perseguimento degli interessi, non del socio pubblico di riferimento, ma esclusivamente della società e, quindi, di tutti gli azionisti. Sono infatti tenuti, con responsabilità diretta e personale, a rispettare i principi di corretta gestione societaria e imprenditoriale e a perseguire unicamente finalità economiche.

Tornando ai contenuti del piano industriale di Alitalia, rilevo che gli obiettivi di fondo che lo stesso intende perseguire siano senz'altro condivisibili. Tali obiettivi possono così essere riassunti. Innanzitutto, modifica e ridimensionamento dell'assetto di *business* della compagnia nel periodo transitorio, in modo da renderlo più sostenibile da un punto di vista economico, in un contesto di migliore efficienza operativa. Poi, salvaguardia del valore del *brand* Alitalia attraverso la ridefinizione della missione industriale e di un profilo competitivo distintivo. Infine, miglior posizionamento industriale così da favorire l'ingresso di soggetti terzi in possesso di competenze specifiche e risorse finanziarie da destinare allo sviluppo della compagnia. È inoltre confermata l'esigenza di un consistente apporto di risorse finanziarie, mediante aumento di capitale.

In tale visione complessiva, quindi, il piano appare del tutto coerente, sia con l'esigenza di definire le più opportune iniziative, da avviare nel più breve tempo possibile, per preservare il valore dell'azienda e rallentare il *trend* di perdite e di erosione della liquidità, sia con il percorso confermato dal Governo per la tempestiva individuazione di soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della società.

Le azioni previste dalla società, recentemente illustrate dal presidente Prato nella sua audizione presso l'8^a Commissione permanente del Senato, derivano infatti da scelte sostanzialmente obbligate, dettate esclusivamente da valutazioni tecnico-economiche effettuate dall'azienda.

PRESIDENTE. Signor Sottosegretario, dovrebbe avviarsi a concludere.

TONONI, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Va bene. Concludo in questi termini.

Questa situazione, oggettivamente problematica sotto il profilo industriale e competitivo, accompagnata alla gravissima crisi finanziaria della società, ha dunque indotto Alitalia a predisporre un piano industriale di «sopravvivenza e transizione». Naturalmente il piano potrà e dovrà essere oggetto di modifiche e implementazioni in relazione alle scelte di tipo industriale che il nuovo azionista di controllo di Alitalia intenderà effettuare. Del resto, va sottolineato come il piano, ad eccezione di alcune prime e propedeutiche azioni, si avvierà sostanzialmente dalla prossima stagione estiva, ovvero a partire dall'aprile 2008.

In conclusione, alla luce delle considerazioni fin qui svolte, che spero abbiano evidenziato come il piano di Alitalia sia volto prioritariamente a consentire il contenimento delle perdite e quindi ad assicurare la sopravvivenza dell'azienda, nell'attesa che si completi il processo di cessione del controllo, il Governo esprime parere contrario sulla mozione 1-00135, pre-

sentata dal senatore Castelli e da altri senatori; parere favorevole sulle mozioni 1-00144, presentata dal senatore Mazzarello e da altri senatori e 1-00145 (testo 2), presentata dal senatore Cicolani e da altri senatori, con la precisazione che il quinto capoverso del dispositivo, così come riformulato, debba essere inteso come un impegno di Alitalia a rendere disponibili gli *slot* non appena non le saranno più necessari..

Infine, il Governo esprime parere favorevole sulla mozione 1-00146, presentato dal senatore Buttiglione e da altri senatori, a condizione che venga espunto il quinto capoverso delle premesse dalle parole: «la situazione...» fino a «...criteri di mercato;» e venga, inoltre, riformulato il quarto capoverso del dispositivo come segue: «a dare applicazione al regolamento europeo CEE 95/93 e successive modificazioni, attivandosi affinché vengano sentite le Regioni per l'assegnazione degli *slot* negli scali ricadenti sul territorio regionale».

Consegno agli Uffici il testo, così come riformulato.

PRESIDENTE. Riassumo pertanto il parere del Governo: contrario sulla mozione 1-00135, presentata dal senatore Castelli e da altri senatori. La mozione 1-00138, presentata dal senatore Mantica e da altri senatori, è stata ritirata. Il Governo ha espresso parere favorevole sulla mozione 1-00144 (testo 2), presentata dal senatore Mazzarello e da altri senatori e sulla mozione 1-00145 (testo 2), presentata dal senatore Cicolani e da altri senatori.

Infine, è stato espresso parere favorevole sulla mozione 1-00146, presentata dal senatore Buttiglione e da altri senatori, con due modifiche proposte dal Governo relativamente al quinto capoverso delle premesse e al quarto capoverso del dispositivo della mozione medesima.

Attiro ora l'attenzione dei colleghi sulla decisione che dobbiamo prendere a questo punto: sulla base dei tempi che erano stati predeterminati, dovremmo sfondare di molto il termine di chiusura della seduta, che è fissato alle ore 13,30. In questo caso non saremmo in grado di votare alcuna mozione.

Poiché riteniamo che sia importante, e suppongo lo sia per tutti i colleghi, che il Senato si pronunci su una questione così a lungo sollecitata e così ampiamente dibattuta, la proposta della Presidenza è di ridurre drasticamente i tempi di ciascun intervento in sede di dichiarazione di voto. In questo modo potremo concludere attorno alle ore 13,30 le dichiarazioni di voto per passare poi alle successive votazioni, in ogni caso, sfondando il termine delle ore 13,30 per la chiusura della seduta, ma in questa seconda eventualità di poco.

La Presidenza, quindi, propone una riduzione di tre minuti per ogni dichiarazione di voto, dando facoltà naturalmente ai colleghi che lo intendessero fare, di fornire alla Presidenza il testo scritto dei loro interventi.

Non facendosi osservazioni, così resta stabilito.

Passiamo dunque alla votazione delle mozioni.

BARBATO (*Misto-Pop-Udeur*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BARBATO (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, colleghi, gli indirizzi del Governo in materia e il piano industriale dell'azienda recentemente varato impongono di completare il processo di risanamento di Alitalia, predisponendo al tempo stesso un nuovo modello aziendale più efficiente e rigoroso.

Questo, in sintesi, il senso della mozione firmata tra gli altri anche dal sottoscritto, nella quale si chiede al Governo di avviare subito una politica organica sul nostro sistema del trasporto aereo con interventi anche legislativi equilibrati e mirati alla piena valorizzazione delle diverse aree del Paese.

Numerose polemiche politiche hanno di recente riguardato le scelte del piano industriale di Alitalia 2008-2010, relative al ridimensionamento dei voli della nostra compagnia di bandiera, dallo scalo di Malpensa a favore di Fiumicino. Tali polemiche non sembrano essere suffragate dai fatti, in quanto, per stessa ammissione del consiglio di amministrazione, questo piano industriale dovrebbe essere solo un piano di sopravvivenza, e transizione e la scelta di ridurre i voli intercontinentali a Malpensa è dettata dal fatto che, come ha ammesso anche lo stesso ministro Bianco, la nostra compagnia di bandiera è un vettore che ha deciso di cancellare solo temporaneamente i voli dallo scalo milanese, perché ha problemi a far quadrare il bilancio, tra l'altro, già ampiamente deficitario.

Allo stato attuale delle cose, per sviluppare Malpensa non si può contare su questa Alitalia, semmai si deve considerare una nuova prospettiva. È quello che chiediamo al Governo di fare, impegnandolo con la mozione sottoscritta, che punta a un non più rinviabile e razionale sviluppo di tutto il sistema aeroportuale italiano nel quale possano trovare pieno sviluppo anche le potenzialità dello scalo di Malpensa.

Per questi motivi noi del Gruppo dei Popolari-Udeur, fiduciosi, in quanto auspicato in merito dal Governo, esprimiamo il nostro voto favorevole.

LOSURDO (*Misto-LD*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOSURDO (*Misto-LD*). Signor Presidente, il sistema dei trasporti in Italia, sia aereo che ferroviario, ha provocato costi aggiuntivi al bilancio statale ben superiori ai costi della politica, e questo è un dato statistico ben preciso e, ovviamente, senza alcuna valenza giustificativa.

Le mozioni al nostro esame non risolvono certamente questo grave problema dei costi del trasporto in Italia. Si tratta a nostro avviso della

causa principale, dal quale discendono tutti i problemi ai quali le mozioni danno, in gran parte, risposte accettabili e suffragate – come la mozione del senatore Castelli – da dati statistici oggettivi, che non possono essere assolutamente disattesi da scelte politiche superficiali.

Il futuro del trasporto aereo risiede ormai, ed è un dato generalmente condiviso, nel consentire ad Alitalia di poter agire secondo i dettami del mercato, sottraendo al controllo politico (e dove c'è troppa politica le perdite sono certe, scriveva l'altro giorno un noto economista su «Libero Mercato»). Il sistema dei trasporti in Italia è oberato poi da costi aggiuntivi del trasporto, pari ormai a circa un quarto della finanziaria, che questa mattina è stata illustrata, forse con troppa enfasi, in quest'Aula.

Le conclusioni sono le seguenti. Le conclusioni delle mozioni sono in buona parte apprezzabili, soprattutto si agirà decisamente nel senso di lasciare libero il trasporto in Italia di operare secondo logiche del mercato. Il Gruppo La Destra si asterrà quindi sulla mozione Mazzarello, dove abbondano meri auspici sul futuro dello scalo Malpensa, mentre una mozione di maggioranza dovrebbe contenere impegni ben precisi, e voterà a favore di tutte le altre mozioni illustrate in quest'Aula. (*Applausi dal Gruppo Misto-LD*).

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, vorrei chiedere, prima a me stesso, poi ai lei e poi all'Aula, se la Conferenza dei Capigruppo ha ancora qualche valore o no, perché in essa era stato stabilito che per le dichiarazioni di voto disponevamo di dieci minuti. (*Applausi dal Gruppo LNP*). Ora, non vedo perché dobbiamo coartare il nostro tempo, considerando che non ne abbiamo a sufficienza in quanto il ministro Padoa Schioppa, per fare uno *spot* elettorale, ha parlato molto oltre il previsto.

Chiedo, pertanto, che il nostro Gruppo abbia il tempo di dibattere.

PRESIDENTE. Senatore Castelli, allora io alle ore 13,30 tolgo la seduta. La questione è molto semplice. Pensavo fosse interesse, in particolare, non l'ho detto, del Gruppo che lei presiede, avere un pronunciamento del Senato.

CASTELLI (*LNP*). Lei tolga la seduta, è un suo diritto; si prenderà la responsabilità, di fronte al Paese, di non aver fatto votare su Malpensa.

PRESIDENTE. No, io mi prendo esclusivamente la responsabilità di dirigere il Senato e di fare in modo, in questa circostanza, che il Senato si pronunci. Se la sua opinione è diversa, io la rispetto profondamente ma non la condivido. In questo momento presiedo io il Senato.

CASTELLI (*LNP*). Chiedo formalmente che la seduta si protragga fino alla fine delle votazioni e che l'Assemblea si pronunci.

PRESIDENTE. Senatore Castelli, come lei ben sa, a norma di Regolamento questa richiesta, non la può fare.

SANTINI (*DCA-PRI-MPA*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANTINI (*DCA-PRI-MPA*). Signor Presidente, è davvero incredibile che le macerie di Alitalia rischino di travolgere una cosa seria, una struttura importante qual è l'aeroporto di Malpensa.

Devo dire che sono rimasto deluso anche dalla miopia di alcuni colleghi e dal basso profilo di certe considerazioni che hanno rappresentato esigenze di carattere provincialotto e territoriale dimenticando una cosa fondamentale, vale a dire che Malpensa non è soltanto un aeroporto lombardo, non è nemmeno solo un aeroporto italiano, ma è una infrastruttura *hub* voluta dall'Unione Europea.

Non a caso, quando nel 1994 al Parlamento europeo votammo i 14 progetti prioritari del cosiddetto Gruppo ad alto livello Christophersen, Malpensa era l'unico progetto aeroportuale accanto a otto progetti ferroviari, tre progetti stradali, due di navigazione interna. Solo Malpensa appunto rappresentava il settore aeroportuale, evidentemente perché nel Trans-European Transport Network (TEN) era una struttura strategica per il reticolato dei collegamenti aerei europei. Cadono dunque tutte le considerazioni provincialotte legate al *derby* Roma-Milano o Fiumicino-Malpensa, collegate a interessi magari importanti, ma piccoli e nazionali.

Non si può distrarre l'attenzione dell'Europa da una realizzazione ormai compiuta. Va detto che ci sono altri colleghi che erano come me al Parlamento europeo in quel momento a sostenere Malpensa e a dibattere sulle argomentazioni e non fu nemmeno molto difficile far passare il progetto di Malpensa per due ragioni. Da un lato, infatti, tale progetto richiedeva uno stanziamento finanziario molto limitato rispetto alla spesa complessiva: se non ricordo male, l'Europa diede 400 miliardi di lire contro più di 8.000 miliardi di lire investiti, quindi si trattava di una proporzione accettabile da parte dell'Europa; l'altra ragione è che, soprattutto, Malpensa faceva parte di un sistema (non si può trattare un tema così delicato come fosse un caso isolato), cioè di quello delle grandi linee transeuropee.

Quando nel 2003, sotto la Presidenza italiana, queste grandi linee furono ampliate ottenemmo anche altre tre realizzazioni che ci riguardano: il Corridoio dei due mari Rotterdam-Sempione-Novara-Genova, il Corridoio 5 Lisbona-Torino-Milano-Trieste-Kiev ed il Corridoio 1 che parte da Berlino, passa da Monaco, da Verona e arriva fino a Palermo. Ebbene, anche questi corridoi furono immaginati e progettati in maniera strategica pensando a Malpensa come collegamento.

Casomai, adesso occorre completare questo piano di collegamenti infrastrutturali con quelle opere che il CIPE nel 2001 ha indicato come funzionali al potenziamento di Malpensa, vale a dire l'accessibilità generale dell'*hinterland* milanese, la Torino-Milano-Verona-Venezia, l'asse ferroviario Milano-Genova, l'asse stradale pedemontano lombardo e l'autostrada Brescia-Bergamo-Milano. Quindi, non solo non è assolutamente accettabile che con il pretesto del disastro Alitalia si riduca l'importanza di Malpensa come aeroporto strategico europeo che guarda ben oltre il profilo delle Alpi e i *derby* nazionali, ma occorre accelerare la realizzazione di queste opere.

Quanto poi alla fruibilità, credo che alcune osservazioni vadano restituite al mittente: non è vero che Malpensa venga disertata e che si preferiscano ad essa altri aeroporti come quello di Zurigo o di Francoforte: chi vola sa che non è vero. Nel mio piccolo, i miei 200 voli l'anno, negli ultimi trent'anni, li ho fatti.

Bisogna capire ciò che si afferma e non ragionare partendo soltanto dalla provincia.

Quanto alla funzionalità di Malpensa, evitiamo il *derby* perché non c'è confronto. Se proprio vogliamo scendere in campo per quanto riguarda i voli intercontinentali, Malpensa vince 18.000 contro 5.000 nei confronti di Fiumicino: il 76 per cento contro il 24 per cento. Evitiamo questi confronti fratricidi.

In Italia – lo ha detto ancora una volta l'Europa – possono coesistere due grandi aeroporti *hub*, quello di Malpensa e quello di Fiumicino, ma a patto che – lo ripeto – i disastri interni di una società di bandiera come l'Alitalia non travolgano Malpensa.

Per quanto riguarda il risanamento di Alitalia, molti colleghi autorevoli hanno espresso diverse proposte. Mi unisco a una su tutte: quella di rivedere il numero sicuramente esagerato di dipendenti.

Non c'è il tempo e non è questo il luogo per fare un'analisi tecnica ma, partendo dalla nostra piccola esperienza quotidiana, un ammaestramento lo possiamo portare a casa. Tutti noi facciamo settimanalmente la spola su Roma, venendo dai nostri collegi e dalle nostre residenze. Cominciamo a guardare i voli interni, che non superano quasi mai un'ora di tragitto, a volte 40-50 minuti. Ebbene, vi sono sei persone che, durante il viaggio, ci offrono un bicchiere d'acqua oppure un caffè. (*Applausi dal Gruppo LNP*). È veramente indispensabile avere a bordo di questi aerei interni sei persone? Non riusciamo a resistere un'ora senza un caffè? Credo proprio di sì. Due persone basterebbero per aiutare i passeggeri a sistemare il bagaglio, mentre le altre potrebbero essere opportunamente impiegate in altre mansioni.

Cominciamo da queste piccole cose e potremmo immaginare davvero una razionalizzazione complessiva globale, ma non con le indicazioni date dal nuovo amministratore delegato, che ha partorito tante idee, ma nessuna con coraggio.

Qui invece ci vuole coraggio e determinazione, in primo luogo per sanare una situazione e poi per pensare al riordino di tutto il resto del si-

stema. Ma non si tocchino le cose che funzionano, e Malpensa è tra queste. (*Applausi del senatore Polledri*).

BOSONE (*Aut*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BOSONE (*Aut*). Signor Presidente, il 16 novembre 2006, i Presidenti delle Regioni Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli e quelli delle Province di Trento e Bolzano si sono incontrati, evidenziando l'emergenza infrastrutturale del Nord. Hanno chiaramente posto l'emergenza sul sistema aeroportuale, indicando Malpensa come *hub* principale e fondante di tutto il sistema.

Penso che da qui bisogna ripartire, con grossi investimenti su Malpensa, proprio dal punto di vista infrastrutturale. Bisogna che Malpensa sia raggiungibile in modo umano da Bologna, Venezia, Torino, da altre parti d'Italia e dal Nord Europa, perché possa davvero assolvere al proprio compito, sul quale abbiamo investito tanto denaro e su cui abbiamo patito tanti costi ambientali.

Il tema dello sviluppo di Malpensa quindi mi pare sia centrale. In questo caso penso che sia molto ben evidenziato il tema dalla mozione n. 144, sulla quale noi del Gruppo Per le Autonomie esprimiamo voto assolutamente favorevole.

Rispetto al tema di Alitalia, penso che sia utile andare verso uno svincolo del piano industriale di Alitalia da Malpensa, proprio per garantire a tale aeroporto la possibilità del pieno sviluppo delle sue potenzialità industriali.

Ritengo che per realizzare tutto ciò sia necessario un grosso senso di responsabilità da parte di tutti e, in particolare, dei livelli istituzionali impiegati nel rilancio. (*Applausi dal Gruppo Aut e della senatrice Baio*).

DONATI (*IU-Verdi-Com*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*IU-Verdi-Com*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, la grave crisi economica e finanziaria di Alitalia e il futuro dell'aeroporto di Malpensa ci impongono scelte difficili, ma necessarie.

Condividiamo l'iniziativa del Governo Prodi per evitare il fallimento dell'azienda con la ricerca di un alleato industriale e finanziario, mettendo sul mercato le quote azionarie pubbliche.

Tale compito è affidato al nuovo presidente dell'azienda che ha presentato il nuovo piano industriale, piano che indiscutibilmente ridimensiona i voli su Malpensa e taglia alcuni voli intercontinentali. Si tratta

di un difficile piano di tagli, ma indispensabile per evitare il rapido fallimento dell'azienda Alitalia.

Per queste ragioni il Gruppo Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani ha sottoscritto e voterà convintamente la mozione che vede come primo firmatario il senatore Mazzarello, presentata da tutti gli esponenti dell'Unione, perché riconosce che bisogna separare il destino di Malpensa dal destino di Alitalia, altrimenti affonderanno insieme.

È evidente che l'aeroporto di Malpensa, collocato in un'area economica, industriale, insediativa, strategica e di alta valenza del nostro Paese, ha una forte capacità di attrarre e produrre traffico e – lo stesso interesse di queste settimane di molti operatori privati del trasporto aereo che si sono candidati a sostituire i tagli di Alitalia lo dimostra – anche come scalo di valenza internazionale e questa separazione tra il destino di Alitalia e il destino di Malpensa consentirà a Malpensa il proprio autonomo sviluppo in un'area europea ormai di mercato del trasporto aereo liberalizzato.

Voglio ricordare ai colleghi, soprattutto a quelli della maggioranza, che sarebbe un obbligo normativo, se Alitalia non utilizzasse più gli *slot* che oggi detiene ed esercita, la messa sul mercato di queste tracce orarie evidentemente, ma sarà indispensabile comunque inquadrare Malpensa in una strategia integrata dei trasporti nel bacino padano, migliorare le infrastrutture, in particolare – aggiungo da ambientalista – quelle ferroviarie, di accesso e regolare il complesso degli aeroporti che offrono servizi ai cittadini e alle imprese in un'area importantissima del nostro Paese.

Andrà inoltre applicata, come chiede la mozione, una valutazione ambientale strategica, che, ricordo, è ormai un obbligo normativo da anni, a seguito dell'applicazione di una direttiva europea relativa agli interventi sugli aeroporti, quindi non solo su Malpensa ma sull'intero complesso degli aeroporti, finalizzata anche alla riduzione dell'inquinamento e dell'impatto ambientale; da stime recenti, il trasporto aereo emetterebbe circa il 10 per cento delle emissioni di CO₂ a livello mondiale, ma il traffico aereo è completamente detassato e non paga alla collettività i danni che genera, nemmeno in minima parte. Anche il traffico aereo quindi ha dei limiti e ha dei limiti anche di espansione; e anche di questo dobbiamo tener conto nel confronto sul futuro del trasporto aereo e di Alitalia nel nostro Paese.

Nella mozione c'è anche – lo voglio sottolineare – un richiamo importante al recupero di relazioni industriali e criteri di gestione del personale che sappiano motivare i lavoratori, che dovranno responsabilmente essere attori di questo difficile piano industriale, un piano che si rende indispensabile per il salvataggio dell'azienda, ma richiede anche responsabilità e concertazione con i lavoratori, che saranno quelli direttamente toccati da questo nuovo piano industriale.

Voglio quindi concludere annunciando il voto favorevole del Gruppo dei Verdi alla mozione Mazzarello ed il voto contrario alla mozione presentata dalla Lega, perché riteniamo non colga il vero problema del futuro di Malpensa, innanzitutto, e richiamando ad un forte equilibrio tutti noi

per evitare inutili e sbagliate contrapposizioni tra Roma e Milano ma per l'adozione di una strategia equilibrata, ambientalmente sostenibile, economicamente efficiente del trasporto aereo nel nostro Paese. (*Applausi dai Gruppi IU-Verdi-Com, Ulivo, RC-SE, SDSE, Aut, Misto-IdV e Misto-Pop-Udeur*).

BRUTTI Paolo (SDSE). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (SDSE). Signor Presidente, vorrei insistere, nonostante quello che hanno detto alcuni colleghi, su questo fatto: sei passeggeri su dieci, con origine e destinazione Milano, usano aeroporti alternativi a Malpensa e caricano gli *hub* di Francoforte, Londra, Amsterdam, Parigi e Madrid nell'ordine. Nove passeggeri su dieci, con origine e destinazione il Nord Italia, si servono di aeroporti alternativi a Malpensa: anche qui gli *hub* Francoforte, Parigi, Madrid, Roma, Monaco e Amsterdam.

Al di là di tutto quello che si dice, tecnicamente Malpensa non è oggi ancora diventato un *hub* nel senso vero della parola. In altri termini, i vettori europei dicono ai milanesi e ai viaggiatori dal Nord Italia: fatevi trovare a Malpensa o a Verona a quell'ora che vi porteremo a Francoforte, Amsterdam, Londra, da dove andrete nel resto del mondo. Questa è la situazione reale; se non si affronta questo problema, Malpensa è destinato – più rapidamente per via della crisi Alitalia, meno rapidamente se si risolve la crisi Alitalia – ad entrare in una situazione ingovernabile.

Poiché Malpensa è un impianto industriale che produce trasporto aereo, ma il numero di passeggeri non è esaltante e ci sono pochi vettori intercontinentali diretti che li portano via, non si può seguire – è la mia opinione – una via dirigista, che avrebbe un impatto quantitativo importante solo riducendo drasticamente i cosiddetti voli punto punto dalle altre città del Nord Italia – 86 destinazioni nazionali, 251 destinazioni internazionali dal resto degli aeroporti dell'Italia del Nord – ed eliminando drasticamente i vettori *low cost*, che sono cresciuti negli ultimi cinque anni in Italia del 48 per cento, mentre i *full service carrier* - tra i quali rientra Alitalia – sono cresciuti solo del 2,4 per cento.

Ora è in campo una proposta della Ryanair per l'utilizzo di Malpensa: è interessante, ma i grandi vettori non scalano in una base di armamento totalmente in mano a compagnie *low cost*, bisogna saperla questa cosa prima di caldeggiare una soluzione di questo genere.

Bisogna fare una scelta strategica impegnativa, che nessuno può compiere al posto del gestore aeroportuale di Malpensa, l'imprenditore industriale che non sa rinunciare, con il comportamento che tiene in questo momento, ad una posizione di rendita. Forse loro pensano quello che è stato detto qui: siamo al centro dell'area più ricca dell'Europa, che porterà in volo 100 milioni di passeggeri; il punto è che questi 100 milioni di passeggeri saltano completamente Malpensa.

Quanto al ruolo del Governo, credo debba svilupparsi attraverso gli accordi bilaterali di traffico, che però – lo ricordo a chi ne parla con una certa leggerezza – non riguardano i vettori comunitari: i vettori comunitari non sono assoggettati a questi accordi bilaterali di traffico. Gli accordi disciplinano la capacità di traffico, il volume delle frequenze, le compagnie interessate, le condizioni di offerta (quindi anche le tariffe) e, in particolare, gli aeroporti di decollo e di atterraggio. Sarebbe necessaria una diversa regolazione degli *slot*, cioè delle bande orarie di decollo e di atterraggio.

In ogni caso, il Governo occorre che operi sul coordinatore dell'allocazione delle bande (capisco che una questione difficile da esprimere), cioè quello che decide gli *slot*, per superare il principio di autorizzazione basato sulla priorità storica a favore di quello dell'utilizzo continuativo: se Alitalia non utilizza più alcuni *slot*, li deve abbandonare al di là del fatto che storicamente sono i suoi.

L'assetto dei diritti di traffico ad operare su Malpensa è competenza del Ministro dei trasporti: lo fa attraverso l'ENAC e addirittura su indirizzo del Ministro degli affari esteri. Bisogna che questa catena di comando funzioni, si possono bilanciare i pesi di Malpensa rinegoziando e ampliando questi diritti, ma soprattutto verso i vettori non comunitari.

Poiché Malpensa, anche se sembra strano, è un aeroporto tecnicamente congestionato, è soggetto alla coordinazione di Assoclearance, che assegna gli *slot* liberi od inutilizzati ai nuovi entranti secondo una percentuale che può essere molto spostata a loro favore rispetto all'attuale percentuale del 50 per cento. Questo riporterebbe nell'aeroporto di Malpensa un bene patrimoniale – quello degli *slot* - con cui acquisire nuovo traffico aereo: migliorando il trasporto, rendendo più efficienti i servizi a terra, proteggendo i bagagli e diminuendo le tariffe e le tasse aeroportuali, affidando alle compagnie di gestione alcuni *terminal*, Malpensa ha tutte le carte in regola per affermarsi come un grande *open airport*, un modello nuovo per tutta l'Europa. E non chiamiamolo «cielo duro», come è stato proposto per le compagnie aeree che lì fanno scalo: chiamiamolo ancora il grande aeroporto di Malpensa. (*Applausi dai Gruppi SDSE, Ulivo e RC-SE*).

GALLI (LNP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GALLI (LNP). Signor Presidente, ovviamente voteremo a favore della nostra mozione n. 135 e concordiamo con la mozione n. 138, che si è associata alla nostra. Voteremo a favore della mozione n. 145 (se viene mantenuta la questione degli *slot*, che è centrale) ed anche a favore della mozione n. 146. Voteremo in senso contrario alla mozione n. 144, che praticamente non dice nulla.

Entrando in tema, visto che sono stati ridotti i minuti a disposizione, vorrei chiarire una serie di cose a chi è intervenuto questa mattina. Intanto

su Malpensa. Non è stato costruito nel 2000, ma è nato negli anni Trenta, quindi ha ormai ottant'anni di storia. Immaginate come si potrebbe pensare di fare in Lombardia, che ha 10 milioni di abitanti e metà territorio a parco o agricolo, nel 2000, un aeroporto in una posizione diversa da quella in cui già era. Per intenderci, Fiumicino è degli anni Cinquanta.

Qui va bene tutto, uno può dire quello che vuole, ma i senatori della Repubblica almeno dovrebbero essere onesti sulle cifre e sui numeri che vengono dati. Ricordo, allora, che non esiste alcuna azienda al mondo che mandi in giro per lavoro i propri dipendenti a spese dei dipendenti, quindi non venite a dire che i 400 equipaggi al giorno che vanno in giro lo fanno a spese loro, pagando i biglietti, perché in questo modo prendete in giro il Paese ed anche i vostri elettori. E questo è un altro discorso.

Parliamo, però, proprio della questione di Malpensa e di Alitalia, che sono due cose completamente separate. Il problema di Alitalia è un semplice problema aziendale. Alitalia ha quasi 12.000 dipendenti diretti; con gli indiretti collegati in maniera stabile arriva a quasi 20.000, cioè ne ha il doppio di quelli che servono, esattamente come avviene nella RAI e in tante altre aziende statali.

Il problema è che, di questi 20.000 dipendenti, 15.000 lavorano nell'area di Fiumicino e gli altri 5.000 in tutti gli altri aeroporti d'Italia, quando il 70 per cento dei biglietti viene comunque venduto nell'area di Malpensa. Se tracciamo con un compasso una traccia posta a 100 chilometri intorno a Malpensa, nell'area risultante si concentra il 70 per cento della vendita del prodotto.

Dico questo visto che si parlava di aziende, di aeroporti che devono produrre e tutte le altre balle che sono state raccontate. Nonostante questo e che nel piano industriale di qualche anno fa ci fosse l'impegno a trasferire 2.000 persone in due anni nelle aree settentrionali, gli equipaggi trasferiti da Roma a Malpensa dopo due anni sono zero. Quindi, ogni giorno si continua ad assistere a questo andirivieni di persone che, oltretutto, occupano i migliori posti degli aerei, senza pagare (perché ovviamente è un giroconto interno all'azienda).

Questa storia costa, in vecchie lire, 400 miliardi all'anno, sicché dei 1.200 miliardi che costituiscono il *deficit* annuale di Malpensa, 400 sono destinati solo a questa storia che va avanti da dieci anni, che noi denunciavamo da dieci anni, che è riconosciuta dai sindacati, firmata nei contratti, ma non rispettata. Quindi, è inutile che parlate di altre cose. Questo non lo dico perché sono della Lega o per via del dualismo Milano-Roma, che non esiste (tanto noi siamo noi e gli altri sono gli altri: non è questo il problema che ci preoccupa), ma nell'interesse di Alitalia.

Adesso vi ritirate a Fiumicino, perché avete un piano di sopravvivenza. Benissimo, andrete avanti due anni; fra due anni cosa farete? Quando avrete perso anche il mercato padano, quando Malpensa sarà stata riempita da tutti gli altri vettori seri d'Europa e continuerà a vendere il 70 per cento dei biglietti del mercato nazionale, Alitalia cosa farà nel suo

porticciolo di Fiumicino? Si troverà una grandissima struttura, con un quarto del traffico di oggi.

Il libero mercato (visto che come Cosa rossa, Unione o PD non ho ben capito come la pensate) è l'unica cosa che non potete governare. Potete farlo per qualche mese, per qualche anno, ma alla fine il libero mercato va da sé. Se i biglietti si vendono a Malpensa, a Milano, in Padania continueranno a venderli lì: se ci sarà Alitalia, la gente volerà Alitalia, altrimenti volerà con qualunque altra cosa. E state tranquilli che, una volta che Malpensa sarà stata lasciata libera da Alitalia, nel contingente potrà essere un piccolo problema per noi (ed un grande problema ideologico, perché non si sottoscrivono i contratti e poi unilateralmente ci si tira indietro: l'impegno a Malpensa, infatti, è stato sottoscritto), quindi è evidente che oggi Malpensa si troverà con un po' di difficoltà, se di colpo andrà via Alitalia, ma sarà una difficoltà temporanea: poi, tutti quelli che oggi prendono l'aereo per andare a Zurigo o a Francoforte, perché non ci sono i servizi Alitalia a Malpensa, quando troveranno gli aerei che Alitalia a Malpensa non ha mai messo, cominceranno a volare su Malpensa e da 20 milioni arriveremo ai 40-50 di cui si è detto negli interventi precedenti.

Lasciamo perdere le altre idiozie che sono state dette: il problema...

PRESIDENTE. Senatore Galli, deve concludere.

GALLI (*LNP*). Nessuno dice che Roma ha tre aeroporti: Fiumicino, l'Urbe e Ciampino. Ciampino e l'Urbe quanto costano alla collettività? Fiumicino quanto costa alla collettività dal momento che viene tenuto in piedi con affitti fasulli di Alitalia che vengono mantenuti dal pubblico erario?

Per concludere, ricordiamoci che in Padania c'è l'economia del Paese. Dico queste cose non con supponenza o arroganza, ma per far capire al resto del Paese che, se il modello adottato su scala nazionale è il nostro, il Paese si salva. Diversamente, se continuate a pensare di poter mantenere in piedi un Paese con cittadini di serie A e cittadini di serie B, con gli statali, con chi lavora all'Alitalia, alla RAI, nei Ministeri e nei palazzi super garantiti mentre gli altri devono guadagnarsi il pane dalla mattina alla sera, lo potete fare per un po' ma poi la storia finisce. E ne avete dato prova con il bando di gara Alitalia con cui vi siete resi ridicoli di fronte al mondo: avete preteso di mettere sul mercato una compagnia che non ha più aerei, che non ha più un mercato e che ha il triplo dei dipendenti, con la pretesa che chi l'avesse eventualmente comprata avesse l'obbligo di mantenerli. Il risultato è stato che nessuno ha neanche partecipato alla gara.

Potete dire quello che volete, ma contro la realtà dell'economia, della società e della storia nessuno può andare. (*Applausi dai Gruppi LNP, FI e del senatore Santini*).

BUTTIGLIONE (*UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà per quattro minuti.

BUTTIGLIONE (*UDC*). Solo quattro minuti, signor Presidente, come è cattivo! Va bene, cercherò di farli bastare.

PRESIDENTE. Sono buonissimo, senatore, particolarmente verso di lei.

BUTTIGLIONE (*UDC*). No, è cattivo, ma la perdono.

Onorevoli colleghi, la faccenda di Alitalia è molto aggrovigliata. Ne veniamo fuori se abbiamo un principio direttivo chiaro. Il principio direttivo chiaro è che su Alitalia occorrono soluzioni di mercato perché, a termini di legislazione europea, non siamo in grado di fare iniezioni di denaro pubblico a questa azienda.

Ho trattato il prestito dell'azionista, l'ultima possibilità che abbiamo avuto di sostenere Alitalia; poi ho chiamato i sindacati e le autorità regionali della Lombardia e del Lazio e ho detto: guardate che Alitalia andrà in fallimento perché siete tutti convinti che non potrà fallire e che lo Stato interverrà, ma lo Stato non potrà più intervenire; ci vogliono soluzioni di mercato.

Capisco che gli amici della Lega non sono molto convinti che questo piano industriale contenga soluzioni di mercato; e devo dire che condivido i loro sospetti. Tuttavia, «soluzioni di mercato» significa che non è il Parlamento che giudica il piano industriale. Il piano industriale è redatto da una direzione aziendale che si assume la responsabilità di dargli esecuzione ed è meglio un cattivo piano industriale che nessun piano industriale. Per tanti anni, infatti, la dirigenza di Alitalia ha avuto il vincolo di non mollare Malpensa, di non mollare Fiumicino, di non fare la società per i servizi a terra e di non licenziare il personale in eccedenza: chi poteva risanare in quelle condizioni? Nessuno. È bene, dunque, che ci sia un piano Alitalia.

Tuttavia, mercato vuol dire mercato per tutti. Ora, c'è il sospetto che si voglia tagliare le ali a Malpensa per favorire l'ulteriore decollo di Alitalia. Questo non è consentito, non è possibile, non è ammissibile e questo Senato non lo può accettare.

Senatore Brutti, Malpensa è il quinto *hub* d'Europa: quello che lei dice è vero, in parte. Noi abbiamo fatto due *hub* e contemporaneamente abbiamo varato una legislazione che non ha fatto sistema con gli altri aeroporti, puntando sul punto a punto anziché sull'*hub*. Se desidera recarsi a Strasburgo deve passare da Parigi. In Italia lei può andare in qualunque parte del mondo partendo dall'aeroporto più piccolo.

Non abbiamo fatto una legislazione di sistema ed è una colpa che inizia con il Governo Prodi, non quello di adesso, quello di prima. Però attualmente la situazione è così e Malpensa sta riuscendo egualmente a qua-

lificarsi come un grande *hub* europeo senza compagnia di bandiera che regga il grosso del peso dell'*hub*. Dobbiamo aiutarlo. Dobbiamo completare il sistema delle infrastrutture. Ha incontrato difficoltà all'inizio perché le infrastrutture ferroviarie e stradali non erano state realizzate nei tempi dovuti, come spesso accade in Italia. Ma adesso ci sono e vanno completate.

Dobbiamo impegnare il Governo nazionale a sostenere l'infrastrutturazione compiuta di Malpensa, che si trova all'incrocio dell'asse Nord-Sud ed Est-Ovest, che sono i due assi fondamentali di infrastrutturazione europea.

Il Governo ha espresso un parere favorevole sulla mozione, a condizione che dal testo venga abolita una valutazione. Concordo nel togliere questa valutazione, però è vera, e indica che questo Governo ha perso un anno con una gara la quale era chiaramente destinata al fallimento perché formulata in condizioni non di mercato. Nessuna azienda che avesse buon senso e che non contasse su patti politici sotterranei poteva prendere Alitalia a quelle condizioni. Mantengo la valutazione politica, ma capisco le ragioni per cui il Governo non la può accettare. Dal momento che ritengo importante arrivare ad approvare la nostra mozione, cancello questa parte dal testo ma voglio che rimanga agli atti dell'Aula.

Mi si chiede inoltre una riformulazione della parte in cui, dopo le parole «a dare applicazione al regolamento europeo CEE 95/93 e successive modificazioni» (e su questo siamo d'accordo), abbiamo previsto «coinvolgendo le Regioni nell'assegnazione degli *slot* e delle bande orarie modificando la normativa vigente che assegna questo compito esclusivamente ad Assoclearance». Ci viene proposta un'altra formulazione, sostanzialmente equivalente, che io accetto; accettandola però, ribadisco alcuni aspetti. Il Governo ha paura di parlare di Assoclearance; invece è evidente che, se coinvolgiamo le Regioni e diamo attuazione al regolamento, dobbiamo rivedere una normativa che dà una esclusiva ad Assoclearance.

Vorrei dire al senatore Brutti che il nostro problema non è di chiedere ad Assoclearance di essere buona e di rivedere le bande; noi dobbiamo andare verso un sistema nel quale gli *slot* vengano assegnati a chi porta più traffico nell'aeroporto. Al limite – capisco che non si può fare adesso – mettiamo all'asta gli *slot*; chi paga di più vuol dire che è più disponibile a portare traffico.

Concludo ribadendo l'ultimo capoverso della nostra mozione, che contiene ciò che forse è stato tolto in virtù della richiesta del Governo: non è ammissibile che ci siano comportamenti anticoncorrenziali e taglino le ali a Malpensa; il mercato deve valere per tutti. (*Applausi dal Gruppo UDC*).

PALERMO (*RC-SE*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALERMO (*RC-SE*). Signor Presidente, il Gruppo di Rifondazione Comunista-Sinistra Europea ha già ampiamente espresso la sua posizione sulla problematica generale relativa alla situazione dell'Alitalia. Abbiamo già detto che il trasporto aereo negli ultimi anni è stato interessato da cambiamenti incessanti in direzione della forte liberalizzazione e da una progressiva deregolamentazione che desta in primo luogo preoccupazione in ordine alle ricadute sulle condizioni dei lavoratori e sulla sicurezza e la qualità dei servizi ai passeggeri. Solleva, a nostro giudizio, forti dubbi rispetto agli effettivi vantaggi che ci sembrano in generale tutti da dimostrare.

Riteniamo comunque che il risanamento di Alitalia debba essere volto a mantenere un ruolo autonomo di Alitalia nell'interesse del Paese, e in questo contesto non possiamo cavalcare la contrapposizione tra Milano Malpensa e Roma Fiumicino. A nostro avviso, l'aeroporto di Malpensa deve essere inserito in una logica di sistema rispetto agli altri scali aeroportuali del Nord, anche attraverso il completamento degli interventi infrastrutturali necessari, ma non certo con ulteriori espansioni e potenziamenti che preoccupano i comitati dei cittadini e delle associazioni che vivono su quel territorio.

Auspichiamo che il Governo non rinunci a svolgere un ruolo di programmazione per un razionale sviluppo di tutto il sistema aeroportuale italiano, definendo il piano degli aeroporti all'interno del quadro generale del Piano dei trasporti, e garantendo comunque la valutazione ambientale strategica relativa agli interventi sugli aeroporti finalizzati alla riduzione dell'inquinamento e all'attenzione sull'impatto del territorio, come tra l'altro è specificato nella mozione del centro-sinistra.

Auspichiamo altresì che il Governo metta in campo tutti gli strumenti perché si tenga conto delle esigenze dei lavoratori in termini di tutela dei livelli occupazionali, di qualità del lavoro e di superamento della precarietà.

Poiché molti di questi contenuti sono stati acquisiti dalla mozione del centro-sinistra, voteremo a favore della mozione n. 144, mentre ci asterremo sulle mozioni n. 145 e n. 146 e voteremo contro la mozione n. 135. (*Applausi dal Gruppo RC-SE e del senatore Bulgarelli*).

MARTINAT (*AN*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARTINAT (*AN*). Signor Presidente, credo che i problemi siano essenzialmente due. Uno si chiama Alitalia, e il primo vero nodo di Alitalia è di essere una compagnia area con pochi aerei e troppi dipendenti. È questo il primo dato fondamentale.

Il secondo dato, che riguarda invece Malpensa, è essenzialmente uno, Presidente, perché non si può predicare bene e razzolare male: Malpensa nasce come *hub* del Nord – non ripeto quello che è stato detto da altri colleghi, sul 70 per cento circa dei passeggeri, e così via – ma nasce an-

che come cattedrale nel deserto. Il Governo Berlusconi aveva introdotto tre grandi linee di comunicazione: la Genova-Rotterdam, la Lione-Torino, per proseguire fino a Kiev da Lisbona, e la Palermo-Berlino.

Il problema vero, cominciando dal primo dato, è che il Governo Prodi cancella le tre concessionarie che devono costruire il sistema Alta Velocità Genova-Novara-Milano e Milano-Verona-Padova; il tribunale di Genova condanna il Governo a ripristinare le concessionarie e invia il tutto alla Corte di giustizia europea perché ripristini quel sistema. Questo – ripeto – è il primo dato. Allora, se Malpensa è stata costruita come una cattedrale nel deserto, e con il Governo Berlusconi si stavano attivando i collegamenti, è evidente che, nel momento in cui questo Governo cancella quei collegamenti e non dà la possibilità ai piemontesi, ai veneti, agli emiliani e ai lombardi stessi, di raggiungere l'aeroporto di Malpensa, esso ha difficoltà a decollare.

Tutto ciò premesso, credo che uno dei dati fondamentali sia l'accordo che non è mai stato fatto, ma più volte sollecitato, tra Alitalia e Ferrovie dello Stato. Caro Presidente, caro Sottosegretario, se si va in giro per il mondo, cosa che succede a tutti, può capitare di trovarsi sui treni che da Heathrow vanno a Londra o viceversa, e fare il *check-in* sul treno: si posa la propria valigia, soprattutto nel caso di voli intercontinentali, e si riesce ad arrivare tranquillamente a Bangkok o a New York, ritrovando la valigia; quando si scende dal treno, si va direttamente all'imbarco e non si ha più il problema del peso.

Questo è uno dei nodi: le Ferrovie dello Stato cosa fanno? Forse per la cattiva gestione delle Ferrovie stesse, non si costruiscono le tratte ad Alta Velocità; quando le si costruirà, bisognerà studiare questo sistema. Alcuni casi già ci sono; la Torino-Novara già funziona, però le Ferrovie hanno sottoscritto un protocollo con Alitalia, la quale, non soddisfatta delle ferrovie, ha un trattamento di questo genere. È evidente che io, che sono torinese, se devo andare in giro per il mondo, mi servo della Torino-Zurigo, della Torino-Parigi, della Torino-Francoforte, perché mi è più comodo, in quanto per arrivare a Malpensa occorrono due ore con la macchina. Ma se ci fosse un servizio di questo genere, credo che i piemontesi utilizzerebbero molto volentieri Malpensa.

Il secondo problema: Alitalia rinuncia a una serie di *slot*. L'altra settimana il dottor Prato, nell'8^a Commissione, ha 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. Spero che ciò avvenga. Poi, vedete, arriveranno i *low cost*; mi dispiace per il senatore Brutti, che forse pensa all'Aeroflot, alla compagnia di bandiera che deve essere difesa; e se arriva una compagnia che applica un prezzo più basso non bisogna farla atterrare; quindi, il servizio ai cittadini non si rende, ma si difende la compagnia di bandiera. Noi siamo contrari a questo sistema.

Siamo in un libero mercato, e se gli *slot* che l'Alitalia metterà in immediata libertà a Malpensa verranno presi da compagnie *low cost* o da al-

tre compagnie di bandiera, ben venga. Non è questo il problema. Il problema è che bisogna essere competitivi.

Tornando alla battuta iniziale: più flotta e meno dipendenti, mentre oggi abbiamo più dipendenti e meno flotta. L'Alitalia deve diventare una compagnia vera, e non semplicemente un rifugio di dipendenti che sono stati «accasati» spesso per motivi clientelari.

Del collega Mantica ho apprezzato – come altri del nostro Gruppo – la mozione che è confluita in quella del senatore Castelli che voteremo, come quella del senatore Cicolani, che abbiamo votato. Certamente non possiamo votare la mozione della maggioranza la quale, come sempre, vuole arrivare ad un compromesso con la sinistra radicale o sinistra comunista (diamole il nome esatto, per quello che è).

Ho sentito la senatrice Palermo affermare che sono disponibili a tutto purché non si tocchino i livelli occupazionali. Ma tutti, a cominciare dal dottor Prato, dallo stesso Sottosegretario, affermano che il problema di Alitalia è un problema di dipendenti: 2.000, 5.000 o 10.000, non so quanti siano in esubero, direttamente o indirettamente, ma il problema è che nessuno acquisterà mai Alitalia, che quindi è destinata a fallire.

Allora, in conclusione: *slot* liberi immediatamente – come si è impegnato a fare l'amministratore delegato – e soprattutto libertà di concorrenza. Per questi motivi voteremo le risoluzioni che ho richiamato, e non certamente quella della maggioranza che nulla dice e nulla interpreta di positivo. (*Applausi dal Gruppo AN*).

CANTONI (*FI*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANTONI (*FI*). Signor Presidente, onorevoli senatrici, onorevoli senatori, prendo la parola cambiando però il mio primario intervento, che era basato su aspetti tecnici, e quindi mi scuserò se conterrà qualche aspetto polemico.

Oggi abbiamo assistito – ahimè – ad una Italia divisa in due. Altro che federalismo! Siamo ancora all'Italia delle camarille. Siamo ancora all'Italia dove si fanno discorsi estremamente provinciali, dove il mercato non viene considerato, dove ognuno può dire qualsiasi cosa. Si può sfondare con dei dati che sono totalmente falsi o quantomeno non meditati.

Ho sentito dire qui che il problema dell'Alitalia è Malpensa e quindi bisogna provvedere a fermare, a tarpare le ali a Malpensa per non far fallire Alitalia. Voglio ricordare – studio i bilanci di Alitalia da qualche anno – che Alitalia è fallita da qualche anno. È fallita per suoi bilanci che hanno avuto una ricapitalizzazione – ahimè – falsa, nel senso che è stata una sovvenzione per una inefficienza, una incapacità di gestione, e quindi anche una sovrastima di dipendenti che non sono in Alitalia stessa ma in tutte le società satelliti, le quali non sono altro che società con dei protettori politici di sinistra, e devono tenere in piedi un sistema che non è più accettabile in un Paese moderno.

È chiaro che il sistema del trasporto costituisce un asse fondamentale per la crescita e lo sviluppo del Paese. È chiaro anche che nei prossimi vent'anni il traffico aereo sarà raddoppiato. È chiaro che il collo di bottiglia di due *hub* è un aspetto estremamente importante, proprio per la configurazione del nostro Paese, che è molto lungo e ha due aspetti fondamentali: la capitale e la politica a Roma, ma i dati che vi darò adesso (e in ogni caso già ricordati da alcuni miei colleghi) spezzano il Paese in due, nel senso che la vera produttività e la creazione del prodotto interno lordo è al Nord.

Quindi, non è possibile pensare che Malpensa debba essere messa in un angolino e che i cittadini del Nord possono venire a Roma. Non verranno mai a Roma a prendere i voli intercontinentali. (*Applausi dai Gruppi FI e LNP*). Andranno al Nord, negli altri aeroporti. Ho sentito anche dire dal collega Brutti che Malpensa è un aeroporto congestionato. Perché che cos'è Fiumicino? Fiumicino è un aeroporto – e noi tutti lo frequentiamo – con ritardi medi da 30 a 60 minuti. Ha gli aerei sempre in linea. Ha una sporcizia incredibile. È un aeroporto assolutamente medio-orientale (*Applausi dai Gruppi FI e LNP*). Quindi, non possiamo accettare questa possibilità.

L'attuale bacino di riferimento di Malpensa si caratterizza come il 31 per cento del prodotto interno lordo italiano, il 24 per cento della popolazione del Paese, il 38,8 per cento delle imprese attive in Italia, il 47 per cento delle importazioni, il 41 per cento delle esportazioni. Ricordo che Malpensa ha il massimo record di incremento per il trasporto delle merci. Con questi dati non è possibile liquidare Malpensa con delle battute del tipo «il cielo duro». Perché, il «penitalia» è bello? Non capisco per quale motivo nell'Aula del Senato si debba arrivare a simili basse contestazioni, non tenendo in considerazione che il Nord è il fattore trainante di questo Paese... (*Applausi dai Gruppi FI e LNP*) ... con tutto il rispetto, con tutta la dignità e con tutta la fratellanza, di un federalismo che se non va avanti dimostra ancora la nostra assoluta provincialità e incapacità, tendendo solo a sprofondare verso il Mediterraneo del Sud.

È vero anche che l'efficienza operativa ed un sistema di trasporto nazionale sono le due leve per la competizione delle nostre merci. Ma come è possibile allora avere un *hub* dimezzato quando i dati che prima ho riferito sono prevalentemente sul Centro-Nord?

Prima il senatore Brutti Paolo diceva, se ho ben capito, che sei passeggeri su dieci con origine o destinazione Milano usano aeroporti alternativi a Malpensa. Ma è chiaro, Alitalia non ha aerei. Malpensa è stata totalmente bypassata: aveva 17 voli intercontinentali, 14 sono già andati a Roma. Non ci sono gli aerei, è evidente che devono andare per forza verso altri scali. Perché allora non ricordiamo che ci sono 66 voli ogni giorno che da Milano portano a Parigi prevalentemente il traffico *business*, che, ricordo, per il 70 per cento è ascrivibile al Nord?

Questo ci porta ad una mera constatazione: il problema non è Alitalia per Malpensa, il problema fondamentale è Alitalia. Noi ci auguriamo quindi, perché abbiamo capito che ormai questa *lobby* è talmente forte,

che arrivi qualche compagnia asiatica o degli Emirati arabi. Dico questo perché Air France ha il suo *hub*, e Francoforte ha il suo *hub*. Noi abbiamo bisogno di un *hub* per il nostro Paese e abbiamo capito che non lo faremo con Alitalia.

I 150 *slot* e rotte, prevalentemente di collegamento verso i Paesi internazionali, dell'Est Europa e di collegamento europeo, debbono essere liberati da Alitalia, perché non è possibile che Malpensa venga ingessata in un modo che consideriamo assolutamente inaccettabile. (*Applausi dal Gruppo LNP e della senatrice Bonfrisco*).

PRESIDENTE. Deve concludere, senatore Cantoni.

CANTONI (*FI*). Concludo dicendo che ci auguriamo che il nostro sistema paese, abbia la forza, la voglia e, soprattutto, la saggezza di considerare che si possono avere due *hub*.

Sosterremo con convinzione la mozione che ha come primo firmatario il collega Cicolani e le altre mozioni che ci hanno visto concordi, convinti che ciò sia nell'interesse del nostro Paese. (*Applausi dai Gruppi FI, UDC e LNP. Molte congratulazioni*).

MAZZARELLO (*Ulivo*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Presidente, sono state fatte considerazioni con parole diverse, ma l'impostazione deve essere quella proposta nella mozione presentata dal centro-sinistra: mandare avanti con grande energia il risanamento e la ristrutturazione di Alitalia, e allo stesso tempo lavorare con intensità, con forza risolvendo i problemi, perché Malpensa resti e diventi un grande *hub* intercontinentale. Sono due assetti separati.

Ho già fatto notare nella mia illustrazione come trovo una contraddizione voler puntare su Malpensa come grande *hub* intercontinentale, fondandone le ragioni su una compagnia, Alitalia, che è in crisi fortissima. Mi sembra proprio un errore di impostazione quello di focalizzare il problema interamente sul risanamento dell'Alitalia. Sinceramente credo che finalmente si sia imboccata la strada giusta, non più quella che abbiamo seguito fin qui.

Qualcuno di voi, colleghi del centro-destra, dà sempre l'impressione di non aver mai governato: lo avete fatto fino ad un anno e mezzo fa. Qual è stata la politica fatta fin qui verso Alitalia? Vi era un grande calderone di perdite? Le si sono coperte, ma mai niente è cambiato dal punto di vista strutturale nel ruolo, nella forza della compagnia, che ha continuato a perdere e che ha ridimensionato sempre di più il suo ruolo sul mercato.

Diamo i dati: Air France copre il 90 per cento del mercato nazionale; Alitalia il 40 per cento. Sono dati sconvolgenti: Alitalia sempre più pic-

cola e sempre più in perdita. Finalmente ci si vuole mettere mano, con una linea nuova, con un indirizzo nuovo, quello che il Governo ha impostato e che il piano industriale di Alitalia ha elaborato, con il contributo di un uomo nuovo che è apparso – devo dirlo davanti a tutti i senatori della 8ª Commissione permanente – un uomo credibile.

Malpensa è stata un'intuizione importante, grande: quella di avere una *hub* nella zona più ricca del nostro Paese, in una delle aree più importanti d'Europa, dove ci sono le aziende che commerciano, dove vi sono gli scambi anche dal punto di vista del ruolo che Malpensa ha per le merci.

Dobbiamo lavorare per confermare tale ruolo, per rafforzarlo, ma non ci possiamo nascondere di fronte alle difficoltà se non vogliamo solamente fare propaganda. Non possiamo arrabbiarci se qualcuno ci dice che i passeggeri, provenienti da Milano, che volano su voli intercontinentali, per il 60 per cento vanno su altri scali o che l'80 per cento di passeggeri che vengono dal Nord, e che volano su voli intercontinentali, utilizzano altri scali come punto di riferimento. Si dice: è colpa dei collegamenti; è colpa di Alitalia che ha pochi voli perché non ha aerei per poterli far arrivare fin qui. Ma non è responsabilità della ristrutturazione di Alitalia. È chiaro? Se non vogliamo fare solamente propaganda, dobbiamo porci questi problemi: i problemi delle infrastrutture e degli *slot*.

Abbiamo insistito anche noi perché ci fosse una dichiarazione molto ferma di Alitalia a questo proposito. È stato detto, su una linea che si può condividere, che Alitalia non resisterà all'assegnazione degli *slot* ad altre compagnie, nel momento in cui la ristrutturazione sarà compiuta, secondo un interesse generale, e di Malpensa in modo particolare.

Ecco, questa, secondo me, è l'impostazione che possiamo fare anche con uno schieramento più largo di quello della maggioranza o, comunque, al di fuori delle contrapposizioni maggioranza e opposizione.

Per questa ragione, voteremo no alla mozione Castelli, sì alla mozione Buttiglione e sì al dispositivo della mozione Cicolani. (*Applausi dai Gruppi Ulivo, RC-SE, IU-Verdi-Com e SDSE*).

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione, devo ricordare alle colleghe e ai colleghi che sono state presentate quattro mozioni che, secondo la prassi, saranno messe ai voti secondo l'ordine cronologico di presentazione.

L'esito di ciascuna votazione non sarà ostativo alla votazione degli strumenti successivi, che si intenderanno messi ai voti per le parti palesemente non precluse né assorbite.

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, chiedo la votazione a scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, per tutte le mozioni.

Vorrei poi sapere se il testo della mozione n. 145 resta quello dello stampato o se è stato modificato.

PRESIDENTE. È stato modificato nel senso proposto dal Governo e, da quello che mi risulta, anche distribuito.

CASTELLI (*LNP*). In questo caso, a nome dei colleghi del Gruppo LNP, dichiaro che le firme dei senatori Stiffoni, Leoni e Galli vengono ritirate, perché con la modifica proposta dal Governo viene completamente stravolto il senso della mozione e non lo possiamo accettare.

PRESIDENTE. D'accordo. Passiamo dunque alla votazione della mozione n. 135.

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Castelli, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della mozione n. 135, presentata dal senatore Castelli e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145

PRESIDENTE. Ricordo che la mozione n. 138 è stata ritirata. Passiamo ora alla votazione della mozione n. 144 (testo 2).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Signor Presidente, vorremmo chiedere la votazione per parti separate sia per quanto riguarda le premesse che la parte dispositiva.

PRESIDENTE. Lei chiede due votazioni, quindi.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Scusi, Presidente, ci sono vari capoversi; dovremmo votare per parti separate tutte le premesse, capoverso per capoverso, e poi anche la parte dispositiva sempre per parti separate.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma che senso ha? La proposta originaria da lei fatta mi sembrava più logica, votiamo cioè separatamente prima tutta la premessa e poi tutta la parte dispositiva.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). La parte della premessa potremmo votarla per intero; il problema riguarda la parte dispositiva, perché alcuni capoversi ci trovano d'accordo e altri no.

PRESIDENTE. Vorrei ascoltare al riguardo l'opinione del primo firmatario della mozione, senatore Mazzarello, e poi dirò la mia.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Presidente, sono favorevole alla proposta avanzata di votazione per parti separate.

PRESIDENTE. Senatrice Alberti Casellati, procederò adesso, accogliendo la sua proposta e vista la disponibilità del senatore Mazzarello, alla votazione nel senso da lei richiesto.

Vorrei però dire all'Aula che, in sede di Conferenza dei Capigruppo, mi farò promotore di una riflessione sul punto, perché ritengo che non sia più accettabile che il Senato della Repubblica stravolga, attraverso le votazioni, il senso di fondo delle mozioni o degli ordini del giorno presentati. In questo modo, secondo la mia opinione, non si rende chiara, con evidente trasparenza, all'opinione pubblica la volontà dei singoli presentatori, siano essi di maggioranza o di opposizione. (*Applausi dai Gruppi Ulivo, RC-SE, IU-Verdi-Com, SDSE, Aut, Misto-IdV, Misto-Pop-Udeur, AN e UDC*). L'ho voluto dire all'Aula perché penso che questo modo di procedere non sia logico, né da un punto di vista politico né parlamentare.

Accantonata questa mia considerazione, procediamo ora come abbiamo convenuto. Passiamo dunque alla votazione della prima parte della mozione n. 144 (testo 2), dalle parole «premessi che» alle parole «altre compagnie».

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Signor Presidente, come avevo detto, la premessa la possiamo anche votare nella sua interezza.

PRESIDENTE. D'accordo. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, in precedenza avanzata dal senatore Castelli, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, delle premesse della mozione n. 144 (testo 2), presentata dal senatore Mazzarello e da altri senatori, dalle parole «premessi che», fino alle parole «scali del Nord».

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

PRESIDENTE. Passiamo adesso alla votazione della seconda parte della mozione, quella che impegna il Governo. Naturalmente, come abbiamo fatto prima, la voteremo nella sua interezza.

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, precedentemente avanzata dal senatore Castelli, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della seconda parte della mozione n. 144 (testo 2), presentata dal senatore Mazzarello e da altri senatori, nella sua interezza.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della mozione n. 145 (testo 2).

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, precedentemente avanzata dal senatore Castelli, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Signor Presidente, noi abbiamo detto che dovevamo votare per parti separate l'impegno. Abbiamo votato il primo capoverso, in cui si impegna il Governo a perseguire il processo di risanamento di Alitalia, sul quale abbiamo espresso il nostro voto a favore; non siamo d'accordo, però, sul secondo capoverso. Quindi, le parti separate...

PRESIDENTE. Quello che abbiamo votato è già votato.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Se chiediamo il voto per parti separate, significa per parti separate.

PRESIDENTE. Senatrice, lei si deve mettere l'accordo con se stessa, perché io sono molto paziente, ma nel suo intervento lei ha avanzato tre proposte diverse: ci sono gli atti.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Presidente, io non voglio polemizzare...

PRESIDENTE. Ma nemmeno io!

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Lei però mi ha detto che sulla premessa non era il caso di votare per parti separate.

PRESIDENTE. Non facciamo una discussione su quello che abbiamo già votato. Siamo nel corso della votazione della mozione n. 145 (testo 2).

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Noi non abbiamo affatto voluto votare interamente la parte del dispositivo che impegna il Governo, perché non siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Ho capito che non è d'accordo. Cosa vuole che le dica? Resterà agli atti.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Se c'è un fraintendimento, allora votiamo di nuovo, perché non è possibile...

PRESIDENTE. No, senatrice. Il Senato si è già pronunciato e questo mi rafforza, cara senatrice, nella mia opinione, quella che le ho espresso precedentemente.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZARELLO (*Ulivo*). Signor Presidente, sulla mozione n. 145 (testo 2) chiedo di poter votare le premesse separate dal dispositivo.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Signor Presidente, mi scusi, ma visto questo fraintendimento (noi infatti abbiamo tutti inteso in questo modo e non capisco come ciò sia potuto accadere), vorrei correggere il mio voto come voto contrario e vorrei che tutti facessero una dichiarazione contraria perché c'è stato un fraintendimento. Vorrei che fosse messo a verbale che il mio voto è contrario alla mozione n. 144 (testo 2).

PRESIDENTE. Senatrice Alberti Casellati, va bene. La sua dichiarazione di voto resterà agli atti e non ci saranno equivoci sul suo pronunciamento.

PASTORE (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PASTORE (*FI*). Signor Presidente, sinceramente ritengo che le intenzioni della collega Alberti Casellati fossero chiare. Probabilmente la Presidenza le ha interpretate in maniera diversa, però reputo anche politicamente importante che si dia atto in quest'Aula che il voto favorevole espresso dal Gruppo Forza Italia (poiché sono tra quelli che hanno segnalato di votare favorevolmente) riguardava esclusivamente il primo capoverso e che quindi gli altri ci trovano contrari, perché non siamo d'accordo sul loro contenuto sostanziale.

È bene che ciò si sappia, perché sappiamo bene che la comunicazione esterna può valere come un consenso del nostro Gruppo o di altri a un'indicazione che invece non condividiamo.

PRESIDENTE. Senatore Pastore, non ci sono dubbi, dopo gli interventi della senatrice Alberti Casellati e il suo intervento, sul parere contrario del Gruppo di Forza Italia alla seconda parte della mozione n. 144 (testo 2), di cui è primo firmatario il senatore Mazzarello.

Pregherei però i colleghi, quelli che dirigono i Gruppi e tutti gli altri, di seguire con maggiore attenzione i lavori d'Aula e pregherei di riflettere, soprattutto i Presidenti dei Gruppi, su questo modo di procedere che abbiamo ormai acquisito e che – lo ripeto – per quanto mi riguarda è assai poco chiaro.

MATTEOLI (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MATTEOLI (AN). Presidente, mi rimetto alle sue valutazioni e alle sue decisioni. L'unica cosa che mi permetto di sottolineare è che abbiamo assistito a tante votazioni un po' anomale, ma che si mettano in votazione delle premesse mi pare assolutamente insostenibile... (*Applausi dai Gruppi AN, Ulivo e IU-Verdi-Com*).

PRESIDENTE. Sono d'accordo con lei, senatore Matteoli, ma l'abbiamo fatto già troppe volte. Personalmente, ritengo che dovremmo discutere di questo modo di procedere.

MATTEOLI (AN). Premesso che cosa? Premesso che abbiamo letto una cosa sul giornale? Premesso che abbiamo una notizia? Su cosa votiamo? Se l'abbiamo letta o no? (*Applausi dai Gruppi AN, Ulivo, RCSE e SDSE e del senatore Izzo*). È assolutamente inaccettabile.

PRESIDENTE. Senatore Matteoli, sono talmente d'accordo con lei che, come ho detto prima dell'inizio della votazione, mi sono permesso di annunciare alle colleghe e ai colleghi, quindi anche a lei, autorevole presidente del Gruppo di Alleanza Nazionale, che su questo modo di procedere tutti dovremmo riflettere, proprio per rendere più trasparente e tranquillo il nostro lavoro. (*La senatrice Alberti Casellati chiede di intervenire*).

Su che cosa, senatrice?

ALBERTI CASELLATI (FI). Scusi, Presidente, io non vorrei insistere...

PRESIDENTE. Lei sta insistendo e non capisco su che cosa.

ALBERTI CASELLATI (FI). Per quanto riguarda quella contraddizione che non lo consente, che ragioni avrei avuto di chiedere la votazione per parti separate, se votavamo la premessa e poi l'impegno?

PRESIDENTE. Le ragioni le deve chiedere a se stessa, senatrice Casellati, non a me. Le tolgo la parola.

ALBERTI CASELLATI (FI). Presidente, non mi tolga la parola!

PRESIDENTE. Procediamo con la votazione della prima parte della mozione n. 145 (testo 2).

CASTELLI (LNP). Che cosa votiamo, Presidente?

PRESIDENTE. Stiamo per votare la prima parte della mozione Ciccolani, così com'è stato sollecitato dal senatore Mazzarello. (*Vivaci proteste della senatrice Alberti Casellati*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della prima parte della mozione n. 145 (testo 2), presentata dal senatore Cicolani e da altri senatori, consistente nelle premesse.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

PRESIDENTE. Passiamo adesso alla votazione del dispositivo della mozione n. 145 (testo 2).

Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, precedentemente avanzata dal senatore Castelli, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, del dispositivo della mozione n. 145 (testo 2), presentata dal senatore Cicolani e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione delle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

PRESIDENTE. Passiamo ora alla votazione della mozione n. 146 (testo 2).

CASTELLI (*LNP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, avrei chiesto, se lei mi avesse dato la parola, delucidazioni sulla votazione, perché non si capiva cosa ci

accingevamo a votare. Ci siamo astenuti dalla penultima votazione perché non era chiaro cosa stessimo votando.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALBERTI CASELLATI (*FI*). Signor Presidente, devo necessariamente insistere, perché mi sento presa in giro da quest'Aula e non ritengo sia rispettosa nei miei confronti un'interpretazione che è contro la logica; quindi, chiedo che tutti i votanti di Forza Italia, nel voto espresso con parere favorevole rispetto alla mozione n. 144 (testo 2), vedano il proprio voto cambiato in negativo. Se lei non lo fa, credo abbia un atteggiamento assolutamente arbitrario, perché non è logico che io abbia chiesto una votazione difforme e separata per votare allo stesso modo: è la logica qui che soccorre, non l'interpretazione. Non è suscettibile d'interpretazione alcuna; quindi, trovo arbitrario che lei mi abbia tolto la parola e abbia adottato un'interpretazione non plausibile.

Chiedo che lei mi risponda nel senso che il voto di Forza Italia venga cambiato secondo quella che era l'intenzione vera di Forza Italia.

PRESIDENTE. Senatrice Alberti Casellati, non mi costringa per la seconda volta a toglierle la parola, lei sta sindacando decisioni del Senato della Repubblica, cosa che non ha diritto di fare in alcun modo a norma del nostro Regolamento, per cui le tolgo la parola.

Procediamo dunque alla votazione della mozione n. 146 (testo 2).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, precedentemente richiesta dal senatore Castelli, della mozione n. 146 (testo 2), presentata dal senatore Buttiglione e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Per lo svolgimento e la risposta scritta ad interrogazioni

BORNACIN (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORNACIN (*AN*). Signor Presidente, la ringrazio. Ho presentato il 6 settembre l'atto ispettivo 4-02727, relativo alla vicenda del presidente

della giunta regionale della Liguria Burlando. Finché la vicenda è calda e ha un significato e anche forse per chiarire il comportamento del presidente della giunta regionale Burlando, ne solleciterei l'iscrizione all'ordine del giorno dell'Assemblea, visto che ci sono anche interpellanze al riguardo di altri colleghi, il più presto possibile; se possibile, nella seduta di interrogazioni della prossima settimana.

PRESIDENTE. Senatore Bornacin, la Presidenza si attiverà per venire incontro alle sue sollecitazioni.

MALAN (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (*FI*). Intervengo per sollecitare la risposta alla interrogazione 3-00908, che ho depositato esattamente due mesi fa, ma che per ragioni formali è stata pubblicata l'11 settembre scorso, dunque quasi un mese fa. Con essa segnalavo il fatto, da me fotografato, di due persone, probabilmente donne, che si trovavano nella zona partenze internazionali dell'aeroporto di Malpensa ed erano completamente travisate, cioè con il capo e il volto completamente coperti.

Chiedo al Ministro dell'interno, che parla tanto di sicurezza in questi giorni, se lo ritenga un fatto normale e, altrimenti, di sapere chi abbia la responsabilità di aver consentito un fatto simile. Un fatto particolarmente preoccupante, leggendo che in questi giorni, in Afghanistan, sono stati perpetrati attentati proprio da persone così travisate.

Chiedo che il Ministro stesso, per sua iniziativa, venga a rispondere al riguardo. Chiedo inoltre alla Presidenza di sollecitare, come con solerzia ha fatto nel passato in altri casi, la risposta alla interrogazione.

PRESIDENTE. Va bene, sarà fatto, senatore Malan: solleciteremo il Ministro dell'interno a venire a rispondere a questa sua interrogazione.

GRAMAZIO (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRAMAZIO (*AN*). Signor Presidente, intervengo per sollecitare alcune interrogazioni da me presentate (3-00676, 4-01174 e 4-01303) alcuni mesi fa che riguardano l'Azienda sanitaria di Latina, dove sono stati annullati una serie di concorsi, poi rimessi a bando, e dove con atto proprio il direttore generale di quella stessa Azienda, prima di andarsene, si è aumentato lo stipendio. Quindi, chiedo se rientrava nelle disposizioni di controllo sulla spesa finanziaria e sul rientro della Regione Lazio.

Siccome in questa finanziaria è previsto un nuovo contributo straordinario per le Regioni che versano in una grave situazione finanziaria, mi

sembra eccessivo che i direttori generali, prima di andare in pensione, provvedano ad aumentarsi lo stipendio.

Quindi, chiedo al Presidente di sollecitare il Ministro della salute e il Ministro dell'economia e delle finanze a venire a rispondere a questa interrogazione.

PRESIDENTE. Anche per lei vale ciò che è stato detto al senatore Malan: solleciteremo il Governo a venire a rispondere alla sua interrogazione.

Sulla rapina compiuta da un terrorista pluriergastolano in semilibertà

SELVA (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SELVA (*FI*). Signor Presidente, so benissimo che qui bisognerebbe urlare, ma anche se parlo a bassa voce è per dire che voglio associarmi agli interventi di questa mattina dei senatori Eufemi, Ferrara e Storace. Pare a me, che ho vissuto prima nella Germania federale, come corrispondente della RAI, il problema della *Rote Armee Fraktion* e i delitti che ne conseguirono e poi, in Italia, quello delle contro le Brigate rosse, quando anche da quella parte venivano definite «sedicenti Brigate rosse», o uomini manovrati da Fanfani per far vincere i *referendum*...

Onorevole Presidente, pregherei almeno di avere la sua attenzione.

L'indignazione è forte, sentita e motivata per ciò che è avvenuto in questi giorni, con la concessione di benefici premiali ad un terrorista che non si è pentito; del resto, persone che non si sono pentite o che per lo meno vantano ancora la loro appartenenza ideologica e culturale alle azioni delle Brigate rosse le troviamo in Italia come cattivi maestri che continuano a parlare e a scrivere. Credo soltanto in Adriano Sofri, devo dirlo molto francamente, perché mi sembra che egli abbia abiurato a tutto ciò.

PRESIDENTE. Deve concludere, senatore Selva.

SELVA (*FI*). Sì, ma anche lei sia paziente e un po' più generoso di quanto è stato questa mattina il Presidente Marini, che vede soltanto nella qualità e nella quantità la misura su cui confrontarsi su questi temi.

Poc'anzi mi sono riferito alla *Rote Armee Fraktion*. In Germania c'è stata una magistratura che ha agito e ha mantenuto in carcere fino all'ultimo giorno coloro che si erano resi responsabili di orrendi delitti. Credo che anche noi, proprio sul piano europeo (visto che dobbiamo attuare un coordinamento generale, soprattutto nella lotta contro il terrorismo internazionale), dovremo opportunamente modificare almeno una parte della giurisdizione premiale, quando questa comporti la responsabilità di mettere

fuori del carcere persone che invece dovrebbero scontare un residuo di pena detentiva per meritare quanto meno una fase di comprensione delle azioni criminose e criminali che hanno compiuto.

BIONDI (*FI*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIONDI (*FI*). Intendo intervenire sempre sulla questione Piancone. Ho l'onore di essere stato minacciato di morte in aula dal Piancone solo perché mi era stato conferito l'incarico di difenderlo d'ufficio. Quando chiesi il decreto di citazione, questo signore mi disse «Le tirerò due pallottole nella testa», quello che non ha potuto fare ieri, perché gli si è inceppata la pistola.

Rispetto a quanto ha appena detto il senatore Selva, riconosco invece che la Costituzione (in una visione secondo me non ottimistica, ma di grande garanzia) ha ritenuto che il recupero morale e civile del reo possa verificarsi e che non ci siano limiti alla possibilità della redenzione di chiunque abbia commesso qualunque reato. Credo però che la magistratura abbia un compito (l'hanno detto anche ieri, per lo meno in un comunicato non so se di sua emanazione oppure dei suoi uffici, il ministro Mastella e poi il ministro Amato) e che grave è la responsabilità che incombe su chi deve assumere queste decisioni.

Credo, signor Presidente, che la cosa principale per noi non è stabilire se uno è o non è pentito davvero, ma stabilire il livello di pericolosità sociale che deriva dalle modalità con le quali si è comportato; non formalmente in carcere per avere benefici, perché è questione puramente burocratica e personalistica, ma se il magistrato, nell'esaminare le questioni, abbia visto qual è il grado di pericolosità sociale di una persona. Molte volte invece – lo dico anche per esperienza professionale – alla richiesta segue soltanto una valutazione puramente formale.

Ora, siamo qui in Senato, l'Aula è mezza vuota e mi spiace di disturbarla proprio ora. Lei sa che uso con una certa parsimonia il diritto di parola, poichè mi piace di più ascoltare che parlare, tanto è quasi inutile molte volte; pertanto, desidero dirle con tutta sincerità che il problema deve essere affrontato in termini di realismo. Il principio deve essere sacro perché è costituzionalmente protetto, il realismo accede al principio con un criterio contemporaneo di moderazione e di considerazione, che molte volte, poichè la Repubblica italiana è basata sul lavoro ma anche sui timbri, consente ad un magistrato di salvarsi l'anima e liberare i corpi di quelli che possono ancora fare del male alla società.

Pensiamoci tutti insieme prima di andare a mangiare.

BERSELLI (*AN*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERSELLI (*AN*). Signor presidente, intervengo sul medesimo argomento. Ho chiesto la parola all'inizio della seduta e mi è stato detto che avrei potuto parlare al termine dei lavori; siamo al termine della seduta e le farò perdere soltanto alcuni minuti.

Non mi associo, signor Presidente, al coro di quanti vogliono in questo caso crocifiggere la magistratura, perché sembra un po' come sparare sulla Croce rossa: spariamo sulla magistratura addebitandole la responsabilità di quello che è accaduto, come se la magistratura fosse effettivamente responsabile.

Voglio ricordare che i tribunali di sorveglianza in Italia emettono ogni anno innumerevoli pronunce in cui concedono la semilibertà ai detenuti: non fanno notizia queste concessioni, ma fa notizia il caso Piancone.

Credo che il problema non vada limitato al fatto che i magistrati concedono queste misure senza essere in grado di fare una prognosi obiettivamente il più delle volte impossibile; il problema sta – come si diceva una volta – a monte: è più responsabile il magistrato che concede un beneficio a chi ne ha formalmente diritto, o è più responsabile il Parlamento che ha messo quel magistrato in condizione di emettere quel provvedimento?

Se me lo consente, vorrei ricordare brevemente alcune dichiarazioni autorevoli, pubblicate oggi dal quotidiano «la Stampa», che ha rilasciato Nello Rossi, segretario dell'Associazione nazionale magistrati, il quale ritiene intollerabile – a mio avviso, a ragione – che si carichino i giudici di responsabilità e poi che li si crocifigga; ai magistrati che, in applicazione delle norme, riconoscono benefici ai detenuti si richiede – caro senatore Biondi – una difficile prognosi sulla condotta che questi terranno.

Non è giusto – e lo condivido – attaccare un giudice sulla base di ciò che è successivamente accaduto. Il problema – cerchiamo di intenderci – non è difendere o attaccare i magistrati, ma cambiare – anche se lei non è d'accordo – la legge Gozzini.

Cambiamo la legge Gozzini. Presenti, il Governo, un disegno di legge per modificare quelle norme che consentono ai magistrati di adottare quei provvedimenti e ai Piancone di turno di commettere reati. (*Applausi del senatore Fluttero*).

PRESIDENTE. Per quanto riguarda le questioni assai complesse e delicate sollevate dai colleghi Selva, Biondi e Berselli, relative alla vicenda dell'ex terrorista Piancone, mi permetto – data anche la delicatezza della materia – di suggerire ai colleghi, magari attraverso un'iniziativa tipica del sindacato ispettivo, di suscitare una discussione qui in Aula sulla questione.

Come diceva lei, senatore Biondi, ma come sottolineavano anche altri colleghi, sono in discussione principi costituzionali intangibili e da affermare; sono in discussione anche il rispetto delle norme vigenti, a cominciare dalla legge Gozzini, alla quale ha fatto giustamente riferimento poco fa il collega Berselli. Senza sindacare nella maniera più assoluta le iniziative della magistratura, si tratta ovviamente, con un atteggiamento molto

pragmatico, di valutare concretamente le circostanze e i modi attraverso i quali certe vicende si possono verificare. Quindi è materia da investigare e da analizzare. Sarà importante una valutazione, qualora riuscissimo a farla nei tempi più brevi qui in Senato.

Interrogazioni, annunzio

PRESIDENTE. Comunico che sono pervenute alla Presidenza interrogazioni, 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 14,10*).

Allegato AMOZIONI SUL PIANO INDUSTRIALE DI ALITALIA
CON PARTICOLARE RIGUARDO ALL'AEROPORTO
DI MALPENSA

(1-00135) (12 settembre 2007)

Respinta (*)

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.

(*) Aggiungono la firma i senatori Mantica, Martinat, Pontone, Butti, Caruso, Menardi, Valditara e Bornacin, presentatori della mozione 1-00138.

(1-00138) (18 settembre 2007)

Ritirata (*)

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 amministrazione 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.

(*) I firmatari sottoscrivono la mozione 1-00135.

(1-00144) (02 ottobre 2007)

V. testo 2

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.

(1-00144) (testo 2) (03 ottobre 2007)

Approvata. Votata per parti separate

MAZZARELLO, DONATI, RAME, PALERMO, BRUTTI Paolo, MANZIONE, ROSSI Fernando, FAZIO, ROILO, PELLEGGATTA, 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 l'assegnazione degli *slot*, 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) (02 ottobre 2007)

V. testo 2

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

premessi 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 assolverà all'obiettivo di garantire la liquidità dell'azienda fino all'urgente esperimento di una nuova procedura di vendita;

nell'audizione presso l'8 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 identificati 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 vincitrice 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 trasporto aereo, nonchè 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.

(1-00145) (testo 2) (03 ottobre 2007)

Respinta la premessa. Approvato il dispositivo

CICOLANI, MARTINAT, FANTOLA, CANTONI, BUTTI, GRILLO, MAFFIOLI, GHIGO, CARRARA. – Il Senato,

premessi 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 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 identificati 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 trasporto aereo, nonchè 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 confermare l'impegno di Alitalia di rendere immediatamente disponibili gli *slot* di cui oggi la compagnia dispone, e che non le sono più necessari, e ad intervenire presso l'Unione europea affinché vengano sentite le Regioni, per l'assegnazione degli *slot* negli scali ricadenti sul territorio regionale;

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) (02 ottobre 2007)

V. testo 2

BUTTIGLIONE, MAFFIOLI, MONACELLI, RUGGERI, MANI-
NETTI, FORTE, NARO, LIBE', MARCONI, BACCINI, ZANOLETTI,
POLI, CICCANTI, EUFEMI. – Il Senato,

premesso 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'8 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;

cresce 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 ricor-

diamo 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.

(1-00146) (testo 2) (03 ottobre 2007)

Approvata

BUTTIGLIONE, MAFFIOLI, MONACELLI, RUGGERI, MANI NETTI, FORTE, NARO, LIBE', 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;

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'8 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;

cresce 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 attivandosi affinché vengano sentite le Regioni per l'assegnazione degli *slot* negli scali ricadenti sul territorio regionale;

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

Allegato B

Integrazione all'intervento del senatore Maffioli nella discussione sulle mozioni nn. 135, 138, 144, 145 e 146

Signor Presidente, onorevole rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, al centro del dibattito odierno non c'è una battaglia a difesa di interessi campanilistici, non c'è la rievocazione di un dualismo Malpensa-Fiumicino, che appassiona sempre meno, ma c'è più articolatamente il domani del sistema Italia.

Suscitano molteplici perplessità le linee guida del Piano industriale 2008-2010 approvate dal consiglio di amministrazione di Alitalia in data 30 agosto 2007.

Discutibili sono i contenuti, che fin dalle premesse, vengono emblematicamente definiti «misure atte a garantire la sopravvivenza e la transizione» di un'azienda, diventata ormai nell'immaginario collettivo come la nazionale di calcio, dove 58 milioni di tifosi sono da un lato pronti a sostituire l'allenatore per risolvere la crisi di risultati, che evidenziano una perdita e non da oggi di un milione e mezzo di euro al giorno, e dall'altro a ritenere che tra le soluzioni più gettonate possa esserci il... «lasciamola fallire».

La strategia ipotizzata, dunque, e riferita ad un ridimensionamento della rete di collegamento che gravita attorno a Malpensa, non solo non serve a rilanciare la compagnia nell'Olimpo delle linee aeree, perché intende unicamente salvare il salvabile, ma tende a produrre, laddove venisse attuata, profonde modifiche nella strategia aziendale e dannose ripercussioni sul sistema di trasporto aereo nazionale.

Ogni serio ragionamento non può prescindere da alcuni dati di fatto, che ripercorrerò con ordine: l'Alitalia ha una flotta molto dimensionata rispetto ai suoi concorrenti: dati AEA del 2005 rilevano che dispone di 182 aerei senza acquisti all'orizzonte, mentre la Lufthansa ne ha 409 (e 34 già ordinati), l'Air France 253 (37 in arrivo), la British Airways, 289 (10 già prenotati).

Dunque, vale ricordare che sotto la sigla AZ si nasconde un topolino che ha approfittato degli aiuti di Stato (5 miliardi di euro in dieci anni) e che l'Unione Europea ha permesso solo a patto che non fossero destinati al finanziamento di nuovi investimenti.

Continuando l'analisi dei dati e delle comparazioni utili a verificare la strategia aziendale di Alitalia, che intende nella fattispecie tagliare 150 voli internazionali da Malpensa, non si può prescindere dall'area allargata entro la quale è ubicato tale aeroporto.

Essa comprende i territori di Varese, Milano, Como, Novara e Verbania, un'area nella quale è presente una delle più importanti agglomerazioni italiane di persone e di imprese.

In un raggio inferiore a 100 chilometri si concentrano oltre 5,5 milioni di persone, a cui si dovrebbero aggiungere i circa 300.000 del Canton Ticino, con una presenza di 75.000 imprese manifatturiere e 697.000 occupati.

Con il bacino più esteso (Lombardia, Piemonte, Liguria) si raggiungono 15 milioni di abitanti, 187.000 imprese manifatturiere e 1 milione e 865.000 occupati.

È questo uno dei più interessanti bacini europei di consumo ad elevato reddito e di concentrazione imprenditoriale, da cui partono circa 132 miliardi di euro di esportazioni verso il resto del mondo.

Nell'area di Malpensa si produce il 31 per cento del PIL, ci sono il 20 per cento delle imprese attive in Italia e si genera il 47 per cento dell'*import* e il 41 per cento dell'*export* nazionale.

Vale la pena ricordare che da gennaio a luglio 2007 Malpensa ha registrato un incremento di passeggeri del 9,2 per cento, *trend* di crescita che consentirebbe di passare dai 21 milioni di persone trasportate nel 2006 a 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 per cento, che le ha fatto vincere il premio *Air cargo of excellence* 2007 per la qualità dei servizi erogati.

Il valore delle merci esportate dalle imprese lombarde nel corso del 2006 ha registrato un aumento del 9 per cento, passando da 85.277 milioni a 92.910 milioni di euro, valore pari al 28,4 per cento del totale delle esportazioni italiane.

Qualora, dunque, le linee di intervento prospettate da Alitalia venissero attuate, risulterebbe evidente la volontà sia di rinunciare a competere con i grandi vettori europei ed internazionali che di allontanare l'Italia, e in modo particolare il Nord, dai traffici economici mondiali.

Da questi dati affiora allora ben più di qualche ragionevole dubbio circa la credibilità delle indicazioni contenute nel piano Alitalia, il quale, anziché puntare al rilancio della Compagnia attraverso azioni in grado di recuperare competitività industriale, finirà per comprimerne le potenzialità proprio in ragione del preannunciato abbandono delle rotte intercontinentali che fanno capo a Malpensa.

Tali decisioni non sembrano tenere in alcun conto le esigenze di mobilità di quanti operano nelle imprese del Settentrione, che si vedranno allungare i tempi di percorrenza per raggiungere le destinazioni intercontinentali.

È stata stimata una dilatazione fino a due ore e mezzo per andare a New York e Boston, tre ore e mezzo per Caracas e sette ore per Buenos Aires.

Questa estensione originerà, sul piano delle prevedibili conseguenze, sia una propensione degli operatori economici stranieri a considerare le imprese del Nord Italia come *partner* commerciali di preferenza, anche grazie alla loro facile raggiungibilità da ogni parte del mondo, che un in-

debolimento dell'industria del Nord, tale da rappresentare un *boomerang* per gli interessi del Paese.

L'aeroporto di Malpensa è il quinto *hub* d'Europa con 38 destinazioni servite.

La perdita del ruolo *hub* di Malpensa riporterebbe viaggiatori e merci provenienti dall'intero Nord Italia verso i grandi *hub* europei, a partire da Francoforte, Zurigo, Parigi, Amsterdam, Londra.

Tale depotenziamento non equivarrebbe automaticamente al potenziamento di Fiumicino e il traffico che Malpensa perderebbe, con la decisione di Alitalia, comporterebbe per tutti gli aeroporti italiani, a partire da Fiumicino e dalla stessa Malpensa, una collocazione, nello scenario europeo, tra gli aeroporti dal secondo livello in giù.

Al riguardo, una riflessione in più la dovremmo aprire sull'attuale sistema aeroportuale italiano, che appare oggi più come una sommatoria di risposte alle necessità locali che la visione sistemica di un piano infrastrutturale efficiente, capace di fungere da catalizzatore per lo sviluppo futuro.

Nel corso degli anni il nostro Paese ha sostenuto investimenti consistenti: oltre un miliardo di euro per un progetto risalente al 1985 e inaugurato nel 1998 dallo stesso presidente del Consiglio dei Ministri Romano Prodi...

Si è trattato di soldi spesi per fare di Malpensa, secondo i piani dell'Unione Europea, l'*hub* del Centro-Sud Europa e ciò nonostante siano ancora in fase di completamento, dopo dieci anni, i collegamenti da e per l'aeroporto.

Persino tra le pieghe del DPEF 2007-2011 esistono risorse destinate a potenziare le infrastrutture intorno a Malpensa! Come può dunque Prodi, e la sua maggioranza, sostenere una serie di iniziative per potenziare le infrastrutture di Malpensa e nel contempo approvare un Piano industriale che va nella direzione esattamente opposta?

Nell'attuale fase di globalizzazione dell'economia, la possibilità di spostare persone e merci in modo efficiente e a basso costo costituisce un fattore strategico e di successo.

Come può dunque il Governo italiano non dire parole chiare sul processo di sviluppo e modernizzazione del Paese, che per stare al passo con i tempi dovrebbe dare servizi, anziché continuare a confondere un'azienda con un monte di pietà?

Come può il Governo italiano consentire che, dinanzi a scelte che hanno una rilevanza enorme nella politica economica italiana, la decisione sia affidata unicamente al consiglio di amministrazione di Alitalia?

Ora è ancor più necessario agire affinché il processo di privatizzazione dell'Alitalia avvenga in tempi rapidi, soprattutto facendo in modo che la crisi della stessa eviti di pregiudicare il progetto per l'aumento della dotazione infrastrutturale necessaria allo sviluppo del Paese.

Il Ministero dell'economia, che detiene il 49 per cento delle azioni Alitalia, non può limitarsi a spingere per l'eutanasia dell'aviolinea.

Se non vuole pronunciarsi sul piano industriale di Alitalia, dica almeno una parola chiara e definitiva per fare in modo che vi sia il coinvol-

gimento delle Regioni nella assegnazione degli *slot*, delle rotte e delle bande orarie.

Non servono al Paese, né al rilancio della sua economia, taciti assensi su linee strategiche aziendali che puntano unicamente sul tirare a campare.

Faccia fronte il Governo alle sue responsabilità, che non sono soltanto quelle di detenere una importante quota azionaria di Alitalia, ma difendere l'intero sistema Italia.

Chiarisca che non si tratta di un braccio di ferro tra Nord e Sud! Escada da questo assordante silenzio che danneggia pesantemente l'economia dell'intero Paese.

Sen. MAFFIOLI

Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO						ESITO
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont	Magg	
1	NOM.	Mozione 1-00135, Castelli e altri	287	285	022	068	195	143	RESP.
2	NOM.	Mozione 1-00144 (testo 2), Mazzarello e altri, intera pre- messa	286	285	051	217	017	143	APPR.
3	NOM.	Mozione 1-00144 (testo 2), Mazzarello e altri, intero dispo- sitivo	287	286	023	209	054	144	APPR.
4	NOM.	Mozione 1-00145 (testo 2), Cicolani e altri, intera premessa	293	292	150	140	002	147	RESP.
5	NOM.	Mozione 1-00145 (testo 2), Cicolani e altri, intero disposi- tivo	290	289	050	228	011	145	APPR.
6	NOM.	Mozione 1-00146 (testo 2), Buttiglione e altri	277	274	050	213	011	138	APPR.

F = Voto favorevole (in votazione palese)

C = Voto contrario (in votazione palese)

V = Partecipazione al voto (in votazione segreta)

A = Astensione

M = Senatore in congedo o missione

P = Presidente di turno

R = Richiedente la votazione e non votante

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

- Ogni singolo elenco contiene fino a 22 votazioni

- Agli elenchi e' premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto
il risultato, l'esito di ogni singola votazione

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 1

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
ADDUCE SALVATORE	C	F	F	A	F	F
ADRAGNA BENEDETTO	C	F	F	A	F	F
ALBERTI CASELLATI M. E.		F	F	F	F	F
ALBONETTI MARTINO	C	F	F	A	A	A
ALFONZI DANIELA	C	F	F	A	A	
ALLEGRI NI LAURA	F	A	C	F	F	F
ALLOCCA SALVATORE	C	F	F	A	A	A
AMATI SILVANA	C	F	F	A	F	F
AMATO PIETRO PAOLO	C	F	F	F	F	F
ANGIUS GAVINO	P	P	P	P	P	P
ANTONIONE ROBERTO	F	F	F	F	F	F
ASCIUTTI FRANCO	C	F	F	F	F	F
AUGELLO ANDREA	F	A	C	F	F	F
AZZOLLINI ANTONIO	A	F	F	F	F	F
BAIO DOSSI EMANUELA	C	F	F	A	F	F
BALBONI ALBERTO	F	A	C	F	F	F
BALDASSARRI MARIO	F	A	C	F	F	F
BALDINI MASSIMO	C	F	C	F	F	F
BANTI EGIDIO	C	F	F	A	F	
BARBA VINCENZO	C	F	F	F	F	F
BARBATO TOMMASO	C	F	F	A	F	F
BARBOLINI GIULIANO	C	F	F	A	F	F
BARELLI PAOLO	C	F	F	F	F	F
BASSOLI FIORENZA	C	F	F	A	F	F
BATTAGLIA ANTONIO	F	A	C	F	F	F
BATTAGLIA GIOVANNI	C	F	F	A	A	A
BELLINI GIOVANNI	C	F	F	A	A	A
BENVENUTO GIORGIO	C	F	F	A	F	F
BERSELLI FILIPPO	F	A	C	F	F	F
BETTAMIO GIAMPAOLO	C	F	F	F	F	F
BETTINI GOFFREDO MARIA	C	F	F	A	F	F
BIANCO ENZO	C	F	F	A	F	

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 2

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
BIANCONI LAURA	F	F	F	F	F	R
BINETTI PAOLA	C	F	F	A	F	F
BIONDI ALFREDO	F	F	F	F	F	F
BOBBA LUIGI	C	F	F	A	F	F
BOCCIA ANTONIO	C	F	F	A	F	F
BOCCIA MARIA LUISA	C	F	F	A	A	A
BODINI PAOLO	C	F	F	A	F	R
BONADONNA SALVATORE	C	F	F	A	A	A
BONFRISCO ANNA CINZIA	C	F	F	F	F	F
BORDON WILLER	C	F	F	A	F	
BORNACIN GIORGIO	F	A	C	F	F	F
BOSONE DANIELE	C	F	F	A	F	F
BRISCA MENAPACE LIDIA	C	F	F	A	A	A
BRUNO FRANCO	C	F	F	A	F	F
BRUTTI MASSIMO	C	F	F	A	F	F
BRUTTI PAOLO	C	F	F	A	A	A
BUCCICO EMILIO NICOLA	F	A	C	F	F	F
BULGARELLI MAURO	C	F	F	A	A	A
BURANI PROCACCINI MARIA	C	F	F	F	F	F
BUTTI ALESSIO	F	A	C	F	F	F
BUTTIGLIONE ROCCO	A	A	A	F	F	F
CABRAS ANTONELLO	C	F	F	A	F	F
CAFORIO GIUSEPPE	C	F	F	A	F	F
CALDEROLI ROBERTO	F	C	C	F	C	C
CALVI GUIDO	C	F	F	A	F	F
CAMBER GIULIO	C	F	F	F	F	F
CANTONI GIANPIERO CARLO	F	F	F	F		F
CAPELLI GIOVANNA	C	F	F	A	A	A
CAPRILI MILZIADE	C	F	F	A	A	A
CARLONI ANNA MARIA	C	F	F	A	F	F
CARRARA VALERIO	F	F	F	F		
CARUSO ANTONINO	F	A	C	F	F	F

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 3

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
CASOLI FRANCESCO	F	F	F	F	F	F
CASSON FELICE	C	F	F	A	F	F
CASTELLI ROBERTO	F	C	C	F	C	C
CENTARO ROBERTO	C	F	F	F	F	F
CIAMPI CARLO AZEGLIO	M	M	M	M	M	M
CICCANTI AMEDEO	A	A	A	F	F	F
CICOLANI ANGELO MARIA	C	F	F	F	F	F
COLLI OMBRETTA	C	F	F	F	F	F
COLLINO GIOVANNI	F	A	C	F	F	F
COLOMBO FURIO	C	F	F	A	A	A
COMINCIOLI ROMANO	C	F	F	F	F	F
CONFALONIERI GIOVANNI	C	F	F	A	A	A
CORONELLA GENNARO	F	A	C	F	F	F
COSSUTTA ARMANDO	C	F	F	A	A	A
COSTA ROSARIO GIORGIO	C	F	F	F	F	F
CURSI CESARE	F	A	C	F	F	F
CURTO EUPREPIO	F	A	C	F	F	F
CUSUMANO STEFANO	C	F	F	A	F	F
CUTRUFO MAURO		F	F	F	F	F
D'ALI' ANTONIO	F	A	A	F	F	F
D'AMBROSIO GERARDO	C	F	F	A	F	F
D'AMICO NATALE MARIA ALFONSO	C	F	F	A	F	F
DANIELI FRANCO	C	F	F	A	F	F
DAVICO MICHELINO	F	C	C	F	C	C
DE ANGELIS MARCELLO	F	A	C	F	F	F
DE GREGORIO SERGIO	C	F	F	F	F	F
DELOGU MARIANO	F	A	C	F	F	F
DEL PENNINO ANTONIO ADOLFO MAR	F	F	C	F	F	A
DEL ROIO JOSÈ LUIZ	C	F	F	A	A	A
DE PETRIS LOREDANA	C	F	F	A	A	A
DE POLI ANTONIO	A	A	A	F	F	F
DE SIMONE ANDREA CARMINE	C	F	F	A	A	A

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 4

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
DI BARTOLOMEO LUIGI	C	F	F	F	F	F
DI LELLO FINUOLI GIUSEPPE	C	F	F	A	A	A
DI SIENA PIERO	C	F	F	C	A	A
DIVELLA FRANCESCO	F	C	C	F	F	F
DIVINA SERGIO	F	C	C	F	C	C
DONATI ANNA	C	F	F	A	A	A
D'ONOFRIO FRANCESCO	A	A	A	F	F	F
EMPRIN GILARDINI ERMINIA	C	F	F	A	A	A
ENRIQUES FEDERICO	C	F	F	A	F	F
EUFEMI MAURIZIO	A	A	A	F	F	F
FANTOLA MASSIMO	A	A	A	F	F	F
FAZIO BARTOLO	C	F	F	A	F	F
FAZZONE CLAUDIO	C	F	F	F	F	F
FERRANTE FRANCESCO	C	F	F	A	A	F
FERRARA MARIO FRANCESCO				F	F	F
FILIPPI MARCO	C	F	F	A	F	F
FINOCCHIARO ANNA	C	F	F	A	F	F
FISICHELLA DOMENICO	C	F	F			
FLUTTERO ANDREA	F	A	C	F	F	F
FOLLINI MARCO	C	F	F	A	F	F
FONTANA CARLO FERRUCCIO ANTONI	C	F	F	A	F	F
FORMISANO ANIELLO	C	F	F	A	F	A
FORTE MICHELE	A	A	A	F	F	F
FRANCO PAOLO	F	C	C	F	C	C
FRANCO VITTORIA	C	F	F	A	F	F
FRUSCIO DARIO	F	C	C			
FUDA PIETRO	C	F	F	A	F	F
GAGGIO GIULIANI ADELAIDE CRIST	C	F	F	A	A	A
GAGLIARDI RINA	C	F	F	A	A	A
GALARDI GUIDO	C	F	F	A	A	A
GALLI DARIO	F	C	C	F	C	C
GARRAFFA COSTANTINO	C	F	F	A	F	F

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 5

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
GASBARRI MARIO	C	F	F	A	F	
GENTILE ANTONIO	C	F	F	F	F	F
GHIGO ENZO	C	F	F	F	F	F
GIAMBRONE FABIO	C	F	F	A	F	F
GIANNINI FOSCO	C	F	F	A	A	A
GIARETTA PAOLO	C	F	F	A	F	
GIRFATTI ANTONIO FRANCO	M	M	M	M	M	M
GIULIANO PASQUALE	C	F	F	F	F	F
GRAMAZIO DOMENICO	F	A	C	F	F	F
GRASSI CLAUDIO	C	F	F	A	A	A
GRILLO LUIGI	A	F	F		F	F
IANNUZZI RAFFAELE	C	F	F	F	F	F
IOVENE ANTONIO	C	F	F	A	A	F
IZZO COSIMO	C	F	F	F	F	F
LADU SALVATORE	C	F	F	A	F	F
LEGNINI GIOVANNI	C	F	F	A	F	F
LEONI GIUSEPPE	F	C	C	F	C	C
LEVI-MONTALCINI RITA	M	M	M	M	M	M
LIBE' MAURO	A			F	F	F
LIOTTA SANTO	C	F	F	A	A	A
LIVI BACCI MASSIMO	C	F	F	A	F	F
LORUSSO ANTONIO	C	F	F	F	F	F
LOSURDO STEFANO	F	A	A	F	F	F
LUNARDI PIETRO	F	F	F	F	F	F
LUSI LUIGI	C	F	F	A	F	F
MACCANICO ANTONIO	C	F	F	A	F	F
MAFFIOLI GRAZIANO	A	A	A	F	F	F
MAGISTRELLI MARINA	C	F	F	A	F	F
MAGNOLFI BEATRICE MARIA	C	F	F	A	F	F
MALAN LUCIO	A	A	A	F	F	F
MALVANO FRANCO	F	F	F	F	F	
MANINETTI LUIGI	A	A	A	F	F	F

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 6

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
MANTICA ALFREDO	F	A	C	F	F	F
MANTOVANO ALFREDO	F	A	C	F	F	F
MANZELLA ANDREA	C	F	F	A	F	F
MANZIONE ROBERTO	C	F	F	A	F	F
MARCONI LUCA	A	A	A	F	F	F
MARCORA LUCA	C	F	F	A	F	F
MARINI GIULIO	C	F	F	F	F	F
MARINO IGNAZIO ROBERTO MARIA	C	F	F	A	F	F
MARTINAT UGO	F	A	C	F	F	F
MARTONE FRANCESCO	C	F	F	A	A	A
MASSA AUGUSTO	C	F	F	A	F	F
MASSIDA PIERGIOORGIO	C	F	F	F	F	F
MASTELLA CLEMENTE	C	F	F	A	F	M
MATTEOLI ALTERO	F	F	C	F	F	
MAURO GIOVANNI	C	F	F	F	F	F
MAZZARELLO GRAZIANO	C	F	F	A	F	F
MELE GIORGIO	C	F	F	A	A	A
MENARDI GIUSEPPE	F	A	C	F	F	F
MERCATALI VIDMER	C	F	F	A	F	F
MICHELONI CLAUDIO	C	F	F	A	F	F
MOLINARI CLAUDIO	C	F	F	A	F	F
MONACELLI SANDRA	A	A	A	F	F	F
MONGIELLO COLOMBA	C	F	F	A	F	F
MONTALBANO ACCURSIO	C	F	F	A	F	F
MONTINO ESTERINO	C	F	F	A	F	F
MORANDO ANTONIO ENRICO	C	F	F	A	F	F
MORGANDO GIANFRANCO	C	F	F	A	F	F
MORRA CARMELO	C	F	F	F	F	F
MORSELLI STEFANO	F	A	A	F	F	F
MUGNAI FRANCO	F	A	C	F	F	F
NANIA DOMENICO	F	F	C	F	F	F
NARDINI MARIA CELESTE	C	F	F	A	A	A

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 7

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
NARO GIUSEPPE	A	A	A	F	F	F
NEGRI MAGDA	C	F	F	A	F	F
NESSA PASQUALE	C	F	F	F	F	F
NIEDDU GIANNI	C	F	F	A	F	F
NOVI EMIDDIO	F	A	A	F	F	F
PALERMI MANUELA	C	F	F	A	A	A
PALERMO ANNA MARIA	C	F	F	A	A	A
PALLARO LUIGI		F	F	A	F	F
PALMA NITTO FRANCESCO	C	F	F	F	F	F
PALUMBO ANIELLO	C	F	F	A	F	F
PAPANIA ANTONINO	C	F	F	A	F	F
PARAVIA ANTONIO	F	A	C	F	F	F
PASETTO GIORGIO	C	F	F	A	F	F
PASTORE ANDREA	C	F	F	F	F	F
PECORARO SCANIO MARCO	C	F	F	A	A	A
PEGORER CARLO	C	F	F	A	F	F
PELLEGATTA MARIA AGOSTINA	C	F	F	A	A	A
PERRIN CARLO	C	F	F	A	F	F
PETERLINI OSKAR	C	F	F	A		F
PIANETTA ENRICO	F	F	F	F	F	F
PICCIONI LORENZO	C	F	F	F	F	F
PIGLIONICA DONATO	C	F	F	A	F	
PIGNEDOLI LEANA	C	F	F	A	F	F
PININFARINA SERGIO	M	M	M	M	M	M
PINZGER MANFRED	C	F	F	A	F	F
PIONATI FRANCESCO	A			F	F	F
PIROVANO ETTORE PIETRO	F	C	C	A	C	C
PISA SILVANA	C	F	F	A	A	A
PISANU BEPPE	C	A	C	F	F	F
PISTORIO GIOVANNI	C	F	A	F	F	F
PITTELLI GIANCARLO				F	F	
POLI NEDO LORENZO	A	A	A	F	F	F

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 8

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
POLITO ANTONIO	C	F	F	A	F	F
POLLASTRI EDOARDO	C	F	F	A	F	F
POLLEDRI MASSIMO	F	C	C	F	C	C
PONTONE FRANCESCO	F	A	C	F	F	F
POSSA GUIDO	C	F	C	F	F	F
PROCACCI GIOVANNI	C	F	F	A	F	F
QUAGLIARIELLO GAETANO	C			F	F	F
RAME FRANCA	C	F	F	A	F	F
RAMPONI LUIGI	F	C	C	F	F	F
RANDAZZO ANTONINO	C	F	F	A	F	F
RANIERI ANDREA	C	F	F	A	F	
REBUZZI ANTONELLA	C	F	F	F	F	F
RIA LORENZO EMILIO	C	F	F	A	F	F
RIPAMONTI NATALE	C	F	F	A	A	A
ROILO GIORGIO	C	F	F	A	F	F
RONCHI EDO	C	F	F	A	F	F
ROSSA SABINA	C	F	F	A	F	F
ROSSI FERNANDO	C	F	F	A	F	A
ROSSI PAOLO	C	F	F	A	F	F
ROTONDI GIANFRANCO				F	F	F
RUBINATO SIMONETTA	C	F	F	A	F	F
RUGGERI SALVATORE	A	A	A	F	F	F
RUSSO SPENA GIOVANNI	C	F	F	A	A	A
SACCONI MAURIZIO				F	F	F
SAIA MAURIZIO	F	A	C	F	F	F
SALVI CESARE	C	F	F	A	A	A
SANCIU FEDELE	C	F	F	F	F	F
SANTINI GIACOMO	C	F	F	F	F	F
SAPORITO LEARCO		A	C	F	F	
SARO GIUSEPPE FERRUCCIO	C	F	F	F	F	F
SCALERA GIUSEPPE	C	F	F	A	F	F
SCALFARO OSCAR LUIGI	M	M	M	M	M	M

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 9

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
SCARABOSIO ALDO	C	F	F	F	F	F
SCARPA BONAZZA BUORA PAOLO	F	F	F	F	A	A
SCARPETTI LIDO	C	F	F	A	F	F
SCOTTI LUIGI	F	F	F	F	F	F
SELVA GUSTAVO				F	F	
SERAFINI ANNA MARIA	C	F	F	A		F
SILVESTRI GIANPAOLO	C	F	F	A	A	A
SINISI GIANNICOLA	C	F	F	A	F	F
SODANO TOMMASO	C	F	F	A	A	A
SOLIANI ALBERTINA	C	F	F	A	F	F
STANCA LUCIO	C	F	F	F	F	F
STEFANI STEFANO	F	C	C	C	C	C
STERPA EGIDIO	C	F	F	F	F	F
STIFFONI PIERGIORGIO	F		C	F	C	C
STORACE FRANCESCO	F	A	A	F	F	F
STRACQUADANIO GIORGIO CLELIO	A	C	C	F	A	A
STRANO NINO	F	F	C	F	F	F
TADDEI VINCENZO	C	F	F	F	F	F
TECCE RAFFAELE	C	F	F	A	A	A
THALER AUSSERHOFER HELGA	C	F	F	A	F	F
TIBALDI DINO	C	F	F	A	A	A
TOFANI ORESTE	F	A	C	F	F	F
TOMASSINI ANTONIO	F	F	F	F	F	
TONINI GIORGIO	C	F	F	A	F	F
TOTARO ACHILLE	F	A	C	F	F	F
TREMATERRA GINO	F	A	A	F	F	F
TREU TIZIANO	R	F	F	A	F	F
TURANO RENATO GUERINO	C	F	F	A	F	F
TURCO LIVIA	M	M	M	M	M	M
TURIGLIATTO FRANCO	M	M	M	M	M	M
VALDITARA GIUSEPPE	F	C	C	F	F	F
VALENTINO GIUSEPPE	F	C	C	F	F	F

Seduta N. 0227 del 03-10-2007 Pagina 10

Totale votazioni 6

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 6					
	01	02	03	04	05	06
VALPIANA TIZIANA	C		F	A	A	A
VANO OLIMPIA	C	F	F	A	A	A
VEGAS GIUSEPPE	A	F		F	F	F
VICECONTE G. WALTER C.	C	F	F	F	F	F
VIESPOLI PASQUALE	F	C	C	F	F	F
VILLECCO CALIPARI ROSA MARIA	C	F	F	A	F	F
VILLONE MASSIMO	C	F	F	A	A	A
VITALI WALTER	C	F	F	A	F	F
VIZZINI CARLO	F	F	F	F	F	
ZANDA LUIGI	C	F	F	A	F	F
ZANETTIN PIERANTONIO	C	F	F	F	F	F
ZANOLETTI TOMASO	A	F	A	F	F	F
ZANONE VALERIO	C	F	F	A	F	F
ZAVOLI SERGIO WOLMAR	C	F	F	A	F	F
ZICCONI GUIDO	C	F	F	F	F	F
ZUCCHERINI STEFANO	M	M	M	M	M	M

Congedi e missioni

Sono in congedo i senatori: Ciampi, Girfatti, Levi Montalcini, Pininfarina, Scalfaro, Turigliatto e Zuccherini.

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

Gruppi parlamentari, variazioni nella composizione

I senatori Angius e Montalbano, con lettere del 2 ottobre 2007, hanno comunicato che cessano di far parte del Gruppo Sinistra Democratica per il Socialismo Europeo e che aderiscono al Gruppo Misto, per la componente «Costituente Socialista».

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Senatori Tofani Oreste, Cursi Cesare, Gramazio Domenico, Totaro Achille
Disposizioni per la tutela del paziente e per la riduzione dei danni derivanti da malasanità (1820)
(presentato in data 02/10/2007);

senatori Brisca Menapace Lidia, Pisa Silvana, Giannini Fosco, Palmeri Manuela
Istituzione delle associazioni sindacali per il personale delle forze armate e dei corpi di polizia ad ordinamento militare (1821)
(presentato in data 02/10/2007).

Governo, trasmissione di atti

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali, con lettera in data 3 settembre 2007, ha inviato, ai sensi dell'articolo 30, comma 5, della legge 20 marzo 1975, n. 70, il bilancio consuntivo e la relazione sull'attività svolta dall'Aero Club d'Italia, relativi all'anno 2006 (Atto n. 217).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento, alla 8^a Commissione permanente.

Il Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro della pubblica istruzione, con lettera in data 21 settembre 2007, hanno inviato copia del «Quaderno bianco sulla scuola» (Atto n. 216).

Il predetto documento è stato trasmesso, ai sensi dell'articolo 34, comma 1, secondo periodo, del Regolamento alla 5^a e alla 7^a Commissione permanente.

Mozioni, apposizione di nuove firme

I senatori Baldassarri, Baldini e Pianetta hanno aggiunto la propria firma alla mozione 1-00147 dei senatori Selva ed altri.

Interrogazioni

NOVI, PONTONE, PASTORE, EUFEMI. – *Ai Ministri dell'economia e delle finanze e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare.* – Premesso che, per quanto risulta agli interroganti:

Sviluppo Italia Aree Produttive Spa (di seguito SIAP) e Sviluppo Italia Engineering Spa (di seguito SIE) sono società interamente controllate da Sviluppo Italia ora denominata Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa Spa (di seguito Agenzia);

l'Agenzia, in forza della legge finanziaria per il 2007, ha mutato, dopo un periodo di gestione di due mesi affidato al Collegio sindacale, il proprio Consiglio di amministrazione che vede il dott. Domenico Arcuri quale Amministratore delegato, investito di amplissimi poteri;

SIAP e SIE operano sotto la direzione e il coordinamento dell'Agenzia, che pertanto svolge direttamente, a cura del dott. Arcuri, la propria attività di interlocutore istituzionale nei confronti, specificatamente, degli altri enti istituzionali, avendone nel proprio statuto il compito previsto all'art. 3 che così recita: «per il perseguimento delle finalità di cui al presente articolo, la Società, in un quadro di cooperazione istituzionale tra amministrazioni centrali, regionali e locali: (...) fornisce supporto, come ente strumentale dell'amministrazione centrale e nell'ambito di programmi e strumenti negoziali, per la programmazione e la progettualità, anche finanziaria, per lo sviluppo e la competitività dei territori, con particolare riferimento al Mezzogiorno e alle altre aree sottoutilizzate, come definite ai sensi della normativa nazionale e comunitaria»; tale obiettivo è ribadito nella direttiva 27 marzo 2007 prot. 006196 del Ministero dello sviluppo economico;

tra SIAP, e quindi l'Agenzia, e il Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e del mare è vigente una convenzione che prevede che l'Agenzia presti la sua attività per la valorizzazione ed il ripristino delle aree di interesse ambientale. Come si legge tra l'altro nel resoconto stenografico della seduta della 13^a Commissione permanente (Territorio, ambiente, beni ambientali) del Senato del 18 aprile 2007 in cui furono ascoltati il dott. Arcuri e l'ing. Bosso, Amministratore delegato di SIAP, l'Agenzia e SIAP hanno effettuato rilevanti interventi di bonifica ambientale e, specificatamente in Campania, hanno ricevuto l'incarico « conferito dal Com-

missario straordinario per l'emergenza rifiuti » di occuparsi del drenaggio di centinaia di migliaia di metri cubi di sedimenti, in ragione della consolidata e comprovata esperienza della società in questo particolare settore; prima della pausa estiva, a cavallo dei mesi di giugno e luglio 2007, in forza di questa convenzione e della specificità professionale dell'Agazia e delle sue società, il Ministero dell'ambiente, nella persona del Direttore generale per la qualità della vita, dott. Gianfranco Mascazzini, che ha specifica competenza, tra le altre, sulla pianificazione degli interventi per la gestione integrata del ciclo dei rifiuti, richiese al dott. Arcuri che l'Agazia provvedesse sia alla progettazione delle note discariche di Macchia Soprana presso Serre e di Terzigno al corrispettivo proposto in favore dell'Agazia (per quanto appreso) oscillante tra 1,7 e 2,7 milioni di euro complessivi, di cui 700.000 solo per la discarica di Macchia Soprana;

detta progettazione si doveva effettuare in 60 giorni, attesa l'urgenza che, come è a tutti noto, insisteva nell'emergenza dei rifiuti a Napoli e più in generale in Campania, tanto da assurgere ad emergenza nazionale. Successivamente SIAP si sarebbe dovuta occupare anche del ripristino e naturalizzazione dei luoghi e per questa attività l'Agazia e le sue società sarebbero state congruamente remunerate,

si chiede di sapere:

se sia vero che il dott. Arcuri abbia rifiutato di impegnare SIAP e SIE su dette attività, asserendo di non essere disponibili presso l'Agazia medesima professionalità adeguate per detta progettazione e che in 60 giorni questa non si poteva effettuare;

se la conversazione abbia assunto o meno toni irriguardosi e offensivi nei confronti del dott. Mascazzini, universalmente riconosciuto come uno dei massimi esperti, non solo in Italia, nel settore di cui si sta discutendo;

se successivamente al rifiuto, il Ministero dell'ambiente abbia interrotto i rapporti con l'Agazia e conferito alla Facoltà di Ingegneria dell'Università «La Sapienza» di Roma detta progettazione e la stessa l'abbia ultimata in 45 giorni, per cui in anticipo rispetto ai 60 giorni concessi;

se in ragione del rifiuto opposto dal dott. Arcuri, senza peraltro informare di ciò il Consiglio di amministrazione dell'Agazia né SIAP né SIE, l'Agazia e le sue società abbiano perso ricavi tra i 1,7 e i 2,7 milioni di euro per dette progettazioni e intorno ai 70 milioni di euro per il successivo lavoro di ripristino e naturalizzazione di detti luoghi;

se in ragione di detto rifiuto in specie SIE abbia perso una rilevante porzione di ricavi, che sarebbero stati necessari per riequilibrare il suo conto economico del 2007, che viceversa si prevede chiuderà in perdita;

se sia vero che l'Agazia prevede, col nuovo piano industriale, di allontanare dal lavoro collaboratori a tempo determinato in numero di 600 circa, di cui circa 200 impegnati in Campania;

in che misura la perdita di dette attività e la prospettiva negativa futura di poter ancora collaborare per e con il Ministero dell'ambiente,

in ragione dell'arroganza e della non conoscenza della qualità dei propri collaboratori da parte del dott. Arcuri, impatti con il prospettato rilancio dell'Agenzia;

se, alla luce di quanto riferito, il dott. Arcuri, che non ha nel suo *curriculum* esperienza di gestione di gruppi complessi, sia la persona più adatta a guidare l'Agenzia;

quale sia il parere del Collegio sindacale dell'Agenzia in merito, attesi gli obblighi che sui Sindaci incombono in materia di controllo di gestione;

nel caso che qui specificatamente interessa, se il Collegio sindacale abbia valutato l'impatto economico e patrimoniale delle decisioni assunte dal dott. Arcuri sul bilancio consolidato dell'Agenzia medesima.

(3-00977)

MORGANDO, NEGRI, BENVENUTO. – *Al Ministro dell'interno.* – Premesso che:

il 19 luglio 2007 il giornale «La Stampa» ha pubblicato la notizia secondo la quale il debito della fondazione Ordine Mauriziano è cresciuto alla cifra *record* di oltre 460 milioni di euro, il che rende di fatto oltremodo complessa ogni operazione di risanamento dell'ente;

tale cifra, se confermata dai documenti contabili, dimostra come lo sbilancio dichiarato ufficialmente all'atto del commissariamento nel 2002, e confermato dalla Corte dei conti con sentenza 320/06 (la cui responsabilità è dovuta alla Regione Piemonte per i mancati pagamenti dovuti per le prestazioni sanitarie effettuate dagli Ospedali Mauriziani nell'ambito della programmazione sanitaria regionale), sia molto aumentato, quasi raddoppiato, pur in presenza di alcuni fattori: a partire dal 2003, l'organo commissariale ha progressivamente dismesso alcune funzioni, in violazione del dettato costituzionale, cedendo gli ospedali di Lanzo e Valenza e le attività di istruzione e culto; a partire dal 2005, la gestione sanitaria dell'Ospedale Umberto I è stata assunta direttamente dalla Regione Piemonte; la Regione ha liquidato nel 2006, sulla base del protocollo d'intesa sottoscritto dall'allora presidente Ghigo e la commissaria D'Ascenzo, la somma di 50 milioni di euro, somma liquidata dall'Assessorato alla sanità ed impropriamente incamerata dalla fondazione, ancora retta dalla dott.ssa D'Ascenzo, che non svolgeva più attività sanitaria; non sono stati ad oggi, a distanza di cinque anni, liquidati i numerosi creditori (quasi 2.000) dell'ente ai quali era stato garantito, dalla stessa commissaria, un rapido rimborso;

rilevato che:

il Presidente della fondazione Ordine Mauriziano, prof. Giovanni Zanetti, in un articolo-intervista apparso su «Il Sole-24 ore», supplemento del Nord Ovest, del 5 settembre 2007, ha denunciato una serie di difficoltà derivanti dal passato e, tra queste, risulterebbe che: a) non ci sarebbe un bilancio della fondazione a partire dal 2003; b) l'ultima stima del debito è di circa 450 milioni di euro; c) non si potrà rispettare il termine del novembre 2007 per pagare i creditori;

nel corso degli anni sono state presentate numerose interrogazioni alla Presidenza del Consiglio dei ministri ed al Ministro dell'interno per evidenziare sia le responsabilità regionali nell'aver causato lo sbilancio dell'Ordine, sia le responsabilità dell'organo commissariale nella gestione dell'ente, sottolineandone le palesi violazioni di legge e le azioni non coerenti con un'effettiva volontà di mantenimento dell'Ordine;

le sentenze nn. 223/05 e 320/06 della Corte dei conti hanno definitivamente riconosciuto le responsabilità della Regione Piemonte, restituendo onorabilità ai precedenti amministratori, e lo stesso Governo per bocca del Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento e le riforme istituzionali D'Andrea, nell'ambito della risposta ad una precedente interrogazione, ha preso atto di tali sentenze;

l'ingiustificato aumento del debito deve trovare ora un immediato chiarimento di natura sia politica che contabile, con individuazione delle precise responsabilità, tanto più che le reiterate proroghe, decretate dal Ministro dell'interno, della dott.ssa D'Ascenzo nella carica di Commissaria dell'Ordine, trovavano come motivazione la necessità di «proseguire nel risanamento dell'Ente»,

si chiede di conoscere dal Ministro in indirizzo, cui compete la vigilanza sull'Ordine Mauriziano:

quale sia, ad oggi, l'esatta situazione contabile della fondazione Ordine Mauriziano, evidenziando la reale consistenza del *deficit* procurato dalla gestione commissariale;

se corrisponda al vero che non sono stati approvati o comunque risultino incompleti i bilanci relativi agli anni di gestione commissariale dell'ente;

quali provvedimenti siano stati ad oggi assunti dagli organi preposti (Ministero e Regione Piemonte) per dar seguito a quanto sancito dalla Corte dei conti che riconosce senza dubbio nella Regione Piemonte e negli atti da questa assunti, negli anni 1999-2002, la responsabilità per la situazione di dissesto dell'Ordine;

se non si ritenga indispensabile, ove trovino conferma lo stato di aumentato dissesto dell'ente e la carenza ed insufficienza di strumenti contabili, l'avvio immediato di un'azione di responsabilità nei confronti di coloro che hanno determinato tale stato di cattiva gestione di risorse pubbliche.

(3-00978)

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

presso la Ecopifu Srl con stabilimento in Sassofeltrio (Pesaro e Urbino) si sono verificati alcuni gravi episodi negli ultimi mesi: un operaio deceduto e due incendi dovuti al surriscaldamento dei macchinari non raffreddati come da norme tecniche, due sequestri da parte del Nucleo operativo ecologico dell'Arma dei Carabinieri di Ancona, il riscontro da parte del Comando provinciale di Pesaro-Urbino dei Vigili del fuoco delle improprie qualità custodite e della conservazione dei materiali originali e la-

vorati, l'incontrollata proliferazione di insetti fastidiosi e pericolosi, nonché il diffondersi in tutta l'area circostante di un nauseabondo odore di materiale bruciato,

l'interrogante chiede di sapere dal Ministro in indirizzo:

quale sia il suo pensiero in merito a quanto sopra;

quali urgenti iniziative intenda adottare affinché: a) gli insediamenti delle ditte autorizzate allo smaltimento e riciclaggio dei pneumatici fuori uso, ancorché classificati materiali non pericolosi, debbano essere localizzati fuori dai centri urbanizzati ad una distanza non inferiore ai 10 chilometri in linea d'aria dagli stessi; b) le aree destinate allo stoccaggio e messa in riserva siano ben definite ed i cumuli di materiale stoccato non superino l'altezza di sicurezza di metri 2 e gli stessi siano opportunamente coperti con materiale ignifugo e impermeabile; c) le stesse aree siano dislocate tenendo presenti le vie di accesso dei mezzi di soccorso, con particolare riferimento a quelli antincendio;

inoltre, per quale motivo, in presenza di sequestri cautelativi e della violazione delle più elementari norme di sicurezza, non sia stata disposta la chiusura dello stabilimento in quanto palesemente in contrasto con la stessa normativa che prevede la incompatibilità di tale attività con l'ambiente e con l'uomo.

(3-00979)

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

sono note le difficoltà di molte aziende delle pubbliche amministrazioni, a seguito delle istruzioni contenute nelle circolari n. 28 e 29 della Ragioneria generale dello Stato;

gli enti pubblici, prima di effettuare pagamenti superiori ai 10.000 euro, devono accertare (decreto del Presidente della Repubblica 602/1973) se il beneficiario è moroso nel pagamento di somme iscritte a ruolo per un ammontare pari allo stesso importo o più. In caso affermativo, il soggetto pubblico attiva il pignoramento e non procede al pagamento;

su un piano generale, l'autocertificazione è in molti casi un fattore di snellimento degli adempimenti, ma in questo caso non è così. Con la richiesta di autocertificazione, infatti, il privato si deve assumere una responsabilità anche di ordine penale, senza avere gli strumenti per poterlo fare in piena coscienza e tranquillità, poiché le iscrizioni a ruolo possono avvenire senza che la controparte privata ne sia tempestivamente a conoscenza;

si potrebbe avere, per assurdo, perfino il blocco di un pagamento assolutamente dovuto (per esempio ad un fornitore) di un credito certo, liquido, esigibile e non contestato, a fronte di una pretesa di pagamento di tasse in fase di contestazione e quindi senza alcuna certezza giuridicamente accertata;

il provvedimento non si giustifica ed è destinato a creare ulteriori aggravi e costi burocratici alle imprese,

l'interrogante chiede di sapere quale sia il pensiero del Presidente del Consiglio dei ministri in merito a quanto sopra e quali provvedimenti correttivi possano essere apportati per scongiurare una situazione destinata a ripercuotersi negativamente sulle imprese.

(3-00980)

PARAVIA. – *Al Ministro della pubblica istruzione.* – Premesso che:

il Ministro della pubblica istruzione, Giuseppe Fioroni, per problemi di *budget*, ha annullato le disposizioni relative alla nomina di nuovi insegnanti di sostegno, decidendo fra l'altro di ridurre l'organico, il cui rapporto è passato da 1/138 a 1/200 docenti/alunni, riducendo di molto gli insegnanti di sostegno, nonostante il considerevole aumento degli allievi diversamente abili;

a seguito di questo ridimensionamento, in molte regioni, e in particolar modo in Campania, si è aperta una fase di mobilitazione e di sensibilizzazione, che vede protagoniste le famiglie e le associazioni dei diversamente abili, alcune sigle sindacali e gli stessi insegnanti di sostegno;

a Salerno e provincia le scuole avevano richiesto 2.806 insegnanti di sostegno, mentre ne sarebbero stati assegnati solo 1.931, ben 875 unità in meno rispetto alle esigenze e, comunque, 355 unità inferiori all'anno precedente;

attraverso gli organi di informazione il Ministro ha reso noto che sarebbero state autorizzate, per fronteggiare la situazione di emergenza, solo 702 nuove assunzioni su base nazionale, cifra ridicola in rapporto alle necessità,

l'interrogante chiede di sapere quali provvedimenti reali, concreti e immediati il Governo intenda adottare per la soluzione di questa delicata problematica sociale sia in rapporto ai diversamente abili e alle loro famiglie, sia per i docenti che sono rimasti privi di impiego.

(3-00981)

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

da molte parti d'Italia, numerosi cittadini si sono rivolti alla stampa locale per segnalare un disservizio che riguarda l'emissione delle fatture delle aziende elettriche relative al consumo di energia;

queste segnalazioni sono sempre più frequenti e richiedono l'interessamento del Ministero per ripristinare una situazione di normalità;

in particolare viene denunciato il ripetersi di invio di bollette elettriche con letture presunte e conseguente emissione di fatture per importi non commisurati al consumo effettivo;

nella stragrande maggioranza dei casi questo avviene a scapito degli utenti;

questo disservizio investe tanto i vecchi contatori di tipo meccanico quanto quelli elettronici, sembra per motivi tecnici non specificati;

questa situazione evidenzia come negli ultimi anni (in particolare si segnalano numerosi casi in Toscana che interessano l'Enel) la società

elettrica non ottempera a quanto scritto nel regolamento di servizio riguardo all'obbligo di lettura, almeno annuale, dei contatori;

ciò va a scapito della garanzia dell'utente, ma anche della stessa azienda elettrica poiché non permette un riscontro preciso tra il consumato e il relativo addebito in bolletta,

si chiede di conoscere quali iniziative il Ministro in indirizzo intenda intraprendere per intervenire sulle società elettriche, e in particolare Enel, nel chiedere il rispetto del regolamento di servizio a tutela dei consumatori e di abbandonare la pratica dell'invio delle bollette elettriche per importi superiori al reale consumo.

(3-00982)

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

GRAMAZIO. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

«Maxi-aumenti per le Rsa regionali. La giunta stanga gli anziani malati» con questo titolo «il Giornale» con un articolo del giornalista Marzio Fianese denuncia la nuova stangata per i cittadini del Lazio in tema di sanità;

ne soffriranno, per le decisioni del Governatore Marrazzo, gli ospiti delle RSA (Residenze sanitarie assistite), in parole povere, quelli che una volta venivano chiamati «ospizi»;

la delibera regionale n. 98 del 30 aprile 2007 ha stravolto completamente l'impegno economico a carico degli «ospiti» che si sono visti gravare di aumenti esagerati in merito agli importi in precedenza corrisposti;

constatato che:

i ricoverati delle RSA sono certamente persone anziane e non autosufficienti, con *handicap* gravi e patologie cronico-degenerative;

la delibera che esclude l'esenzione della retta ai soli soggetti titolari della sola pensione sociale, stabilisce un onere dei costi assistenziali a tutti gli altri ospiti che hanno una forchetta che varia dal 40% al 50%, calcolato secondo una situazione reddituale-patrimoniale ricavato secondo i dati dell'indicatore ISEE (Indicatore della situazione economica equivalente);

dalle tabelle approntate dalla Regione che divide i ricoverati-ospiti in base al reddito, età e condizioni certificate di disabilità, si ha un aumento per ogni assistito che oscilla tra i 1.385 e i 1.768 euro mensili anziché 880 euro che si pagavano in una RSA tipo;

ma i dati vanno oltre: un utente con un reddito annuale non superiore a 13.000 euro dovranno corrispondere il 40% della retta, con il concorso del Comune, mentre il 60% rimarrà a carico del fondo sanitario. Mentre, chi ha un reddito annuale compreso tra i 13.000 e i 25.000

euro dovrà coprire ugualmente il 40% ma senza avere il contributo del Comune. Invece chi ha un reddito superiore, purtroppo, dovrà pagare il 50% delle spese poiché l'altro 50% della quota (o meglio della retta) sarà a carico del fondo sanitario,

l'interrogante chiede di conoscere:

quali provvedimenti il Ministro in indirizzo intenda prendere per salvaguardare gli interessi delle famiglie che si sono viste aumentare gli oneri economici in modo insostenibile anche se, certamente, tale provvedimento ha alleggerito gli oneri della Regione;

se risulti vero che, nella fase applicativa del provvedimento, si stanno delineando gravissime difficoltà di carattere esecutivo, purtroppo generate dalla confusione e dalla contraddittorietà delle disposizioni contenute nel provvedimento che coinvolge la partecipazione dei vari Enti impegnati dalla delibera (ASL, Comuni, Residenze sanitarie in regime di accreditamento) che hanno fatto «imbufalire» con rimostranze di vario tipo le famiglie degli ospiti, per contrastare l'intento della Regione e dell'assessore Augusto Battaglia di penalizzarle economicamente a favore dell'istituzione regionale.

(3-00976)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

THALER AUSSERHOFER. – *Ai Ministri della giustizia e per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione.* – Premesso che:

l'articolo 13, comma 1, del regio decreto 28 marzo 1929, n. 499, recante: «Disposizioni relative ai libri fondiari nei territori delle nuove province», recita testualmente: «chiunque vanta diritti ereditari può, mediante ricorso con sottoscrizione autenticata, chiedere al Pretore del luogo in cui si è aperta la successione un certificato dal quale risultino la sua qualità di erede e la quota ereditaria, ovvero i beni che la compongono, in caso di assegnazione concreta fatta dal testatore»;

nella Provincia autonoma di Bolzano, ove vige il sistema tavolare, prima dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445, recante: «Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa», il procedimento di rilascio del certificato di eredità era ritenuto un procedimento di natura amministrativa e, pertanto, l'autenticità della sottoscrizione del ricorso poteva essere redatta anche dai segretari comunali o dai cancellieri;

in seguito all'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica il Tribunale di Bolzano ha rivisitato la questione attribuendo natura giurisdizionale al ricorso presentato per il certificato di eredità per cui l'autentica della firma può essere redatta solo dal notaio o da un avvocato e non più dai segretari comunali o dai cancellieri così come avveniva prima dell'entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica citato;

considerato che:

il ricorso in questione può essere presentato personalmente dal privato, senza assistenza qualificata, e qualunque pubblico ufficiale può accertare l'identità dei ricorrenti;

la procedura oggi prevista comporta un aggravio di costi per il cittadino,

si chiede di sapere se non sia il caso di prevedere la possibilità di estendere le norme del decreto del Presidente della Repubblica 445/2000 in materia di autenticazione delle sottoscrizioni anche ai ricorsi per il certificato di eredità.

(4-02786)

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

il 28 aprile 2006 a Roma, alla presenza dell'on. Gianfranco Borghini in rappresentanza del Governo, fra 3M Italia, I.T.P. e organizzazioni sindacali viene sottoscritto un accordo che prevede investimenti per 30 milioni di euro, un programma di riconversione con l'utilizzo della Cassa integrazione guadagni straordinaria, l'assicurazione della presenza industriale per almeno un quinquennio, il passaggio di tutti i lavoratori alla nuova società, con il mantenimento del contratto chimico e di tutte le spettanze;

nel giugno 2006 avviene la cessione del ramo di azienda 3M di Caserta alla I.T.P.;

nonostante la mediazione pubblica, la cessione del ramo d'azienda è avvenuta con varie e gravi irregolarità, al punto tale che ad oggi i beni dell'I.T.P., i salari dei lavoratori e le loro spettanze sono sotto sequestro cautelativo;

dopo 16 mesi dalla stipula dell'accordo non è stato realizzato nulla di quanto previsto;

191 lavoratori con le loro famiglie, privati dei loro salari, da 7 mesi non percepiscono più nemmeno la Cassa integrazione guadagni straordinaria;

il 12 ottobre 2007 presso il Ministero dello sviluppo economico si terrà una riunione per la firma del Protocollo d'intesa e probabilmente anche per la cessazione dell'attività di I.T.P., con il conseguente subentro di nuove società, come la FB Holding e la Basic Essence LTD,

si chiede di sapere:

se il Governo, dal momento che la 3M Italia è nata ed è proliferata sul territorio grazie al contributo di denaro pubblico (essendo lo Stato intervenuto con ammortizzatori sociali concessi alla 3M in 40 anni di attività sul territorio di Caserta), non intenda far cadere il silenzio che ha avvolto questa vicenda, interessandosi della sorte dei lavoratori e delle loro famiglie;

se i competenti Ministri intendano attivarsi per far rispettare gli accordi sottoscritti il 28 aprile 2006, garantendo ai predetti lavoratori l'erogazione urgente delle indennità previste e affinché il Protocollo d'intesa

contenga precisi e, finalmente, rispettati impegni per il loro ritorno al lavoro.

(4-02787)

MENARDI, MARTINAT, FLUTTERO. – *Al Ministro dei trasporti.* – Premesso che:

il nuovo traforo del passaggio alpino di Tenda (Cuneo) è oggetto di un accordo fra lo Stato italiano e quello francese;

il 12 marzo 2007 il ministro Antonio Di Pietro ha firmato a Parigi l'accordo bilaterale con il proprio collega d'oltralpe Dominique Perben;

con tale accordo si è previsto di realizzare il progetto definitivo dell'opera che è stato approvato dai rispettivi organi tecnici dei due Paesi interessati a delineare le modalità di affidamento dei lavori e le fasi esecutive dell'opera;

affinché si possa avviare la fase di appalto è necessario che il disegno di legge che contiene il trattato internazionale dell'opera sia approvato dai parlamentari dei rispettivi Paesi;

il 12 settembre 2007 il Consiglio dei ministri francese ha trasmesso il trattato internazionale al Senato francese ed il 25 settembre 2007 la relativa Commissione lo ha approvato, passando il provvedimento all'Assemblea nazionale che è chiamata nei prossimi giorni a pronunciarsi;

il 18 maggio l'Ufficio legislativo della Farnesina ha inviato ai dicasteri competenti la bozza del disegno di legge di ratifica del trattato;

a tutt'oggi manca il parere del Ministero dell'interno e quello, necessario, del Ministero dell'economia e delle finanze, che sembra solo da pochi giorni abbia inviato il provvedimento alla Ragioneria generale;

solo dopo aver raccolto i pareri dei Ministeri, il Consiglio dei ministri licenzierà il trattato trasmettendolo alle Camere,

gli interroganti chiedono di sapere se il Governo ritenga opportuno attivarsi, per quanto di competenza, affinché, se non proprio con la sollecitudine dei francesi, almeno in tempi non biblici, il Parlamento italiano sia chiamato ad esprimere il parere e finalmente possa essere avviata l'opera attesa dai cuneesi e dai nizzardi da oltre trent'anni.

(4-02788)

AMATO. – *Ai Ministri dell'interno e per gli affari regionali e le autonomie locali.* – Premesso che:

al termine della seduta del 1° ottobre 2007 del Consiglio comunale di Firenze i cittadini presenti in aula per assistere allo svolgimento dei lavori consiliari, su richiesta degli agenti della Polizia municipale, hanno dovuto esibire i propri documenti per essere quindi identificati e schedati;

verificata la palese violazione del diritto garantito ai cittadini all'art. 56 sulla pubblicità delle sedute del Regolamento del Consiglio comunale di Firenze (iscritto all'art. 22 dello Statuto comunale), l'interrogante – presente in aula in qualità di Consigliere comunale – ha segnalato il fatto al Presidente del Consiglio comunale il quale ha prontamente con-

vocato il comandante dei Vigili urbani ordinandogli di sospendere l'operazione;

considerato che:

all'art.61, comma 3 (Comportamento del pubblico), del Regolamento del Consiglio comunale di Firenze si legge che: «La forza pubblica non può entrare in aula se non autorizzata dal Presidente ed interviene solo su sua richiesta»;

la Polizia municipale non ha tra le proprie prerogative quella di poter identificare i cittadini, attraverso la richiesta di documenti, se non per motivi di pubblica sicurezza;

nel caso specifico si riscontra, pertanto, una doppia violazione del diritto dei cittadini ad assistere alla seduta del Consiglio comunale in quanto la Polizia municipale è intervenuta di propria iniziativa senza aver ricevuto alcun ordine da parte del Presidente del Consiglio comunale, il quale, comunque, data la situazione di assoluta calma da parte del pubblico, non avrebbe potuto farvi ricorso in mancanza di motivi di ordine pubblico;

inoltre, la Polizia municipale si è arrogata abusivamente la facoltà di richiedere ai cittadini presenti in Consiglio comunale di esibire i documenti di identità;

ricordato che:

durante la precedente seduta del Consiglio comunale del 24 settembre, la stessa Polizia municipale aveva proceduto a sgomberare il pubblico presente in aula peraltro schierato a favore delle ragioni dell'opposizione, su richiesta del presidente del Consiglio comunale;

il motivo dell'intervento della Forza pubblica era riconducibile unicamente all'accesa dialettica fra i componenti dei vari gruppi consiliari di maggioranza e di minoranza;

in seguito a tali eventi era stato redatto un verbale nel quale la Polizia municipale indicava specificamente nei Consiglieri di opposizione gli unici responsabili dei disordini, lasciando intravedere una valutazione di tipo politico,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano, nel rispetto delle prerogative e dell'indipendenza del Comune di Firenze, di acquisire informazioni presso la Giunta comunale ed il Comando della Polizia municipale di Firenze, per sapere in base a quale specifico ordine e a quali valutazioni la Polizia Municipale ha inteso fermare ed identificare i cittadini che esercitavano liberamente il proprio diritto di assistere ai lavori del Consiglio comunale;

se non ritengano inoltre, pur nel doveroso rispetto dell'autonomia degli enti locali, di dover riaffermare l'elementare principio democratico che vieta qualsiasi strumentalizzazione od «uso» politico della Polizia municipale.

(4-02789)

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

nella seduta della IV Commissione permanente (Difesa) della Camera dei deputati di martedì 15 maggio 2007, nell'ambito di una indagine conoscitiva sulle servitù militari, è stato audito il Ministro;

in tale circostanza il Ministro ha dichiarato quanto segue: «È in corso un confronto giuridico con la regione Sardegna che, richiamando il proprio statuto di regione autonoma, sostiene che i beni dismessi dallo Stato debbano passare direttamente alla regione ed eventualmente l'intesa debba avvenire in seguito con la regione stessa. Avverso questa interpretazione, l'Ente parco della Maddalena ha presentato vari documenti in cui veniva richiamato sia l'accordo Stato-regione per l'istituzione del parco nazionale, sia la legge n. 10 del 1994, istitutiva del parco stesso, che prevedevano il passaggio delle competenze dei beni dismessi al parco nazionale. In merito a tale interpretazione è stata interessata l'Avvocatura dello Stato che ancora non ha fornito risposta»,

l'interrogante chiede di sapere se tale risposta sia stata nel frattempo fornita, e, in caso positivo, se non ritenga di pubblicizzarne il contenuto nelle sedi più opportune.

(4-02790)

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

il settimanale «l'Espresso», nel numero del 20 settembre 2007, ha descritto la situazione di autentico degrado in cui verserebbe la Corte d'appello di Venezia il cui funzionamento sarebbe caratterizzato da: a) costante violazione degli orari di lavoro; b) *record* nazionale nella lentezza dei processi; c) una troppo lunga sospensione delle udienze durante il periodo estivo; d) possibilità di consultazione dei faldoni con migliaia d'intercettazioni telefoniche dell'antimafia, lettura dei brogliacci delle telefonate e delle informative di polizia e carabinieri, nonché i nomi dei confidenti da proteggere;

a queste rivelazioni, che ove confermate sarebbero di eccezionale gravità, il settimanale ne aggiunge altre di non inferiore rilievo: a) la mancata copertura del posto di Presidente della Corte d'appello un anno dopo che il dottor Giovanni Massagli è cessato dall'incarico; b) l'attribuzione ai magistrati del Distretto della Corte d'appello di Venezia di ruoli e stipendio superiori rispetto alle funzioni effettivamente svolte,

l'interrogante chiede di conoscere:

se il Ministro in indirizzo si sia già attivato nell'ambito di propria competenza per verificare quanto riportato dall'autorevole settimanale, e, ove ciò non sia avvenuto, quali siano le cause o le valutazioni che lo hanno impedito;

nel caso di conferma delle gravi situazioni sopra descritte, quali siano le iniziative immediate e urgenti che il Ministro ritenga di dover assumere, nell'ambito di propria competenza, per individuare le responsabi-

lità e correggere una situazione che dà disdoro all'intero comparto giudiziario.

(4-02791)

ROSSI Fernando. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* – Premesso che:

l'Istituto nazionale della Previdenza Sociale ha inviato a molti pensionati, quasi tutti ultrasessantenni, una lettera nella quale si richiede la restituzione delle somme pagate in eccesso sulle pensioni, per il periodo 1994-1996;

nella stessa lettera si comunica che il recupero sarà coattivo e quindi prelevato alla fonte nel prossimo mese di novembre, sia o non sia il pensionato consenziente;

sembra incomprensibile il fatto che dopo tutti questi anni l'INPS richieda somme di denaro, non volute, ma elargite in eccesso a suo tempo, per errori di calcolo della stessa amministrazione, a poveri anziani che già faticano ad arrivare alla fine del mese;

non si può con una mano dare, aumentando le pensioni minime, e con l'altra prendere, richiedendo la restituzione di somme di denaro concesse erroneamente a persone che, nella stragrande maggioranza, non sono in grado di calcolare quanto loro dovuto,

si chiede di conoscere se non si intenda trovare una soluzione al problema con una sanatoria completa e definitiva delle somme percepite in eccesso, magari nel corso della discussione e dell'approvazione della legge finanziaria per il 2008 presso i due rami del Parlamento, essendo questo il provvedimento legislativo più immediato, sottraendo il contributo destinato al ripianamento degli sperperi della Sportass e destinandolo alle categorie più deboli.

(4-02792)

EMPRIN GILARDINI. – *Al Ministro della solidarietà sociale.* – Premesso che:

da anni il tasso delle mortalità per overdose che si registra in Umbria è tra i più alti d'Europa in rapporto alla popolazione residente: dall'inizio dell'anno sono 29 i decessi ascritti a tale causa;

i dati emersi, le inchieste giornalistiche, le dichiarazioni di molti esponenti delle Forze dell'ordine inducono a ritenere che esiste da anni una forma di pendolarismo dei percorsi legati alla dipendenza che ha come punto di riferimento la città di Perugia per quanto concerne l'acquisto delle sostanze;

tali percorsi si attivano sia all'interno della stessa regione che da regioni limitrofe, in particolar modo dalla Toscana;

la tendenza al pendolarismo, assieme al processo di frammentazione sociale, rende molto problematico il contatto da parte della rete dei servizi e la distribuzione dei farmaci salvavita;

le politiche di contrasto portate avanti fino ad ora e la presenza di una legge estremamente repressiva nei confronti dei consumatori non sem-

brano aver ridotto né il consumo né lo spaccio, e sembrano aver portato invece ad un processo di stigmatizzazione dei consumatori e di clandestinizzazione del consumo, che avviene individualmente in luoghi separati, contribuendo così ad aumentare i rischi di overdose.

considerato che:

la Giunta regionale dell'Umbria si è già dotata di un piano straordinario per la riduzione del rischio di mortalità da overdose;

la riforma del Titolo V della Costituzione non ha di fatto favorito lo sviluppo di servizi intraregionali per fare fronte a fenomeni così drammatici,

si chiede di sapere:

se il Ministro in indirizzo sia a conoscenza della situazione, e che tipo di iniziative ritenga di poter assumere al riguardo;

se non ritenga opportuno promuovere un tavolo interistituzionale, che coinvolga i Ministeri dell'interno e della salute, la Regione Umbria e le Regioni limitrofe al fine di promuovere l'adozione di un piano d'azione interregionale per affrontare l'emergenza overdose che si registra in Umbria, rilanciando la politica dei servizi per le dipendenze fondata sui quattro pilastri della prevenzione, cura, riduzione del danno e repressione del narcotraffico.

(4-02793)

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

il 4 ottobre 2007 si svolgerà a Firenze, in Palazzo Vecchio, sede dell'amministrazione comunale, un convegno pubblico dedicato all'architettura e intitolato Junkspace per un ripensamento dello spazio urbano;

è prevista la partecipazione, insieme all'urbanista olandese Rem Koolhaas, di Toni Negri, ex *leader* di Autonomia operaia negli anni '70;

Toni Negri è noto per il suo trascorso violento e insurrezionale contro lo Stato e nel '79 fu arrestato per «insurrezione armata contro lo Stato italiano»,

l'interrogazione chiede di sapere se e in qual modo il Ministro in indirizzo intenda intervenire, nell'ambito di propria competenza, affinché il Sindaco ritiri la collaborazione al convegno e neghi la disponibilità di Palazzo Vecchio.

(4-02794)

DIVELLA. – *Ai Ministri delle politiche agricole alimentari e forestali, dello sviluppo economico e dell'economia e delle finanze.* – Premesso che:

una comunione è costituita da un'associazione di persone fisiche con lo scopo sociale della reciproca mutualità e quindi senza scopi di lucro, ma tutti i partecipanti si obbligano a contribuire alle spese di ricerca, estrazione ed erogazione dell'acqua ed energia elettrica che a tale scopo viene impiegata per fini irrigui;

i periodi di emungimento e della distribuzione dell'acqua sono compresi dalla metà del mese di aprile a tutto il mese di ottobre di ogni anno;

fino all'anno 2005 i contratti stipulati con l'Enel avevano carattere stagionale;

dal 2006 l'Enel inviava nuovi contratti di durata annuale penalizzando gli utenti costretti al pagamento di diritti fissi per i cinque mesi in cui i pozzi sono chiusi;

l'Enel senza esplicita richiesta da parte degli utenti ha imposto un aumento della potenza impegnata che in molti casi ha superato i 25-30 Kw, facendo ulteriormente aumentare il diritto fisso;

oltre al fatto che l'Enel ha imposto agli utenti le nuove durate dei contratti, così come i nuovi aumenti di potenza, in più di una circostanza sono stati riscontrati errori nelle bollette riconosciuti peraltro dall'azienda medesima, non dopo aver notevolmente penato per tale riconoscimento;

si sono riscontrate voci in alcune bollette che non riguardano consumi reali ma anche vanno sotto il nome di «componenti A-UC» per le quali si è chiesta ulteriore spiegazione. A nulla è valsa la richiesta di spiegazioni volta a verificare l'attendibilità dei consumi anche alla luce della sostituzione del contatore originario con quello elettronico, peraltro senza rilascio da parte dei tecnici dell'Enel dei relativi numeri di lettura;

nonostante ciò l'Enel intimava il pagamento minacciando un consorzio ricorrente della sospensione della fornitura elettrica e, infatti, in data 20 agosto 2007, in piena campagna agricola, l'Enel ha effettuato il distacco dell'energia elettrica costringendo il consorzio a pagare una fattura, per la quale si nutrono forti dubbi,

si chiede di sapere:

anche alla luce di questi fatti, se l'Enel possa continuare ad avere nei confronti dei consumatori questi comportamenti non concedendo agli utenti il sacrosanto diritto alla verifica del consumo attribuito, utilizzando lo strumento della sospensione della fornitura elettrica in piena campagna agricola costringendo a pagare le fatture. Forse non ci si rende conto che il settore agricolo ormai in crisi da anni non può subire certi atteggiamenti sottolineando che i costi dell'energia oggi incidono sul prodotto per un buon 30%;

infine per quale motivo le bollette per i pagamenti abbiano una data certa mentre invece quelle per i rimborsi accertati non portano mai una data e l'Enel si rifiuta di effettuare le compensazioni non motivando il diniego.

(4-02795)

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

il 6 settembre 2007 presso gli uffici dell'Assessorato al turismo della Regione Campania, si è svolto, su iniziativa dell'Assessore regionale al turismo Marco Di Lello, un incontro sulla valorizzazione del Parco del Matese;

secondo notizie di stampa («Corriere della Sera» – «Corriere del Mezzogiorno» del 7 settembre 2007, pag. 12), a tale riunione hanno partecipato il Presidente del Parco regionale del Matese, i Sindaci di S. Gregorio Matese, Castello del Matese e Piedimonte Matese e taluni operatori turistici della zona;

tra questi il rappresentante dell'Hotel Miralago, che ha lamentato la totale assenza di interventi nella «lotta verso il degrado ambientale (...) la tutela e il controllo delle aree protette» per impedire «uno sviluppo selvaggio per le nostre zone che vanno ancor più tutelate e valorizzate», individuando nell'Ente Parco regionale del Matese, e segnatamente nel suo Presidente, dott. Giuseppe Scialla, il responsabile delle segnalate omissioni e carenze di controlli;

qualche giorno dopo, in alcuni comuni del Parco, veniva affisso un manifesto, a firma di non meglio identificati operatori economici della zona, in cui ai riferiti rilievi si aggiungevano pesanti apprezzamenti sulla competenza e sull'operato del Presidente del Parco;

gli accadimenti innanzi descritti hanno ricevuto vasta eco sulla stampa locale;

la struttura alberghiera in oggetto, realizzata nel comune di Castello del Matese, è stata destinataria dell'ordinanza di demolizione n. 18 del 22 giugno 2007 relativamente ai lavori abusivi realizzati sulle particelle nn. 317, 357 e 358, consistenti nella trasformazione ed ampliamento di un'originaria autorimessa in un nuovo manufatto, per un totale di 396 metri quadri, destinato a «Centro di Cura per il Corpo» e ad altri ambienti a servizio della adiacente struttura alberghiera;

il contestato abuso è particolarmente significativo ove si consideri che la zona su cui sorge è gravata da vincoli idrogeologici di cui al regio decreto 3267/1923, vincoli paesistici derivanti dal Piano territoriale paesaggistico «Ambito Massiccio del Matese» approvato con decreto del Ministero dell'ambiente del 4 settembre 2000, ricade in zona «C» del Parco regionale del Matese istituito con deliberazione della Giunta regionale della Campania n. 1407 del 12 aprile 2002, nonché in area naturale protetta S.I.C. «Sito di Importanza Comunitaria» (identificato con il codice IT8010013), istituita con decreto del Ministero dell'ambiente del 3 aprile 2000, e presenta il massimo grado di sismicità (S12);

in presenza di un così grave fenomeno di abusivismo edilizio consumato in un'area ad elevatissima tutela ambientale, l'iniziativa dell'Assessore regionale al turismo che, da un lato, riconosce quali interlocutori privilegiati delle azioni a sostegno della valorizzazione ambientale del territorio matesino, chi viola in modo conclamato il regime di protezione dell'area, e dall'altro offre ai medesimi soggetti una importante ribalta istituzionale per condurre un pesante attacco all'operato dei livelli istituzionali preposti proprio alla vigilanza ed alla tutela del Parco, appare in assoluto contrasto con le più elementari regole di corretto esercizio delle funzioni pubbliche;

questa incredibile iniziativa unitamente alla offensiva mediatica di critica, anche personale, dei rappresentanti istituzionali, determina un al-

larmante clima di intimidazione capace, con la delegittimazione delle autorità preposte alla vigilanza del territorio, di condizionarne oggettivamente l'operato,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo ritenga di accertare se in conseguenza della descritta iniziativa regionale, il Comune di Castello del Matese e l'Ente Parco regionale del Matese, per quanto di rispettiva competenza, abbiano dato regolare corso al procedimento di repressione dell'abuso edilizio, e come sia stato possibile consentire l'esercizio di una attività, alberghiera e di cura del corpo (con il rilascio delle relative autorizzazioni sanitaria, commerciale, di pubblica sicurezza, eccetera), in locali abusivi.

(4-02796)

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

sul lungomare di Latina sono presenti, da oltre 40 anni, nove strutture ricettive campeggistiche;

il Comune di Latina non si è mai dotato di un regolamento di attuazione della normativa regionale relativa alla disciplina dei complessi ricettivi campeggistici;

in carenza di tale regolamento attuativo, i gestori dei singoli campeggi hanno, nel tempo, realizzato in violazione della normativa autorizzativa ed urbanistica opere accessorie alla ricettività;

la Procura della Repubblica di Latina è intervenuta nel mese di luglio 2007 ponendo sotto sequestro preventivo, per lottizzazione abusiva, sette strutture ricettive campeggistiche delle nove presenti nell'area;

le rimanenti due strutture campeggistiche in esercizio (Camping Pontino e Camping Poseidon) presenterebbero anch'esse realizzazioni in violazione della normativa urbanistica;

una delle due strutture campeggistiche risulterebbe essere assistita legalmente dallo Studio legale Zeppieri, studio presso il quale svolge attività forense l'avvocato Stefano Mancini, figlio del Procuratore capo di Latina dott. Giuseppe Mancini;

nella sentenza n. 5053 della I Sezione del Tribunale amministrativo regionale Lazio, con la quale si annulla la nomina del dott. Giuseppe Mancini, a Procuratore Capo di Latina, viene altresì evidenziato il fatto che, prima della nomina del dott. Mancini, non fosse stato avviato dal Consiglio superiore della magistratura un procedimento per verificare l'insussistenza della causa di incompatibilità prevista dalla normativa per la circostanza, dichiarata dallo stesso Mancini al Consiglio superiore della magistratura, dell'iscrizione dei due suoi figli, Stefano e Fiorella, all'Ordine degli avvocati di Latina,

si chiede di sapere se il Ministro in indirizzo, con riferimento ai provvedimenti emessi in merito alle strutture campeggistiche esistenti sul lungomare di Latina, non ritenga esistenti cause di incompatibilità del dott. Giuseppe Mancini ed in caso affermativo quali provvedimenti di competenza intenda adottare.

(4-02797)

NOVI. – *Ai Ministri dell'interno e della giustizia.* – Premesso che, per quanto risulta all'interrogante:

il Sindaco di San Cipriano d'Aversa (Caserta) ha proceduto alla sospensione di tutti i dipendenti del Comune destinatari di avviso di garanzia emessi dalla Direzione distrettuale antimafia di Napoli in relazione all'indagine che sta interessando il locale Corpo dei Vigili urbani, nelle more della definizione del procedimento disciplinare contestualmente avviato a loro carico;

gli abusi contestati risalgono alla fine del 2004 a ridosso, quindi, dell'insediamento dell'attuale amministrazione e quando la sede del Comando dei Vigili urbani risultava ancora dislocata a via Serao, ben distante dal Comune;

ben prima dell'insediamento della Commissione d'accesso prefettizia, il sindaco Enrico Martinelli, preso atto dell'isolamento nel quale si trovava la sede del locale Comando dei Vigili urbani (posta in una località isolata), si è prodigato per ottenerne la dislocazione (avvenuta nel giugno 2005) nelle adiacenze del Municipio, alla centrale via Roma;

in tal modo, dunque, è stato possibile aumentare l'efficienza di questo delicato organo grazie al maggiore contatto con esso e quindi anche ad un più assiduo controllo operativo;

l'attuale amministrazione ha ovviato all'imbarazzante situazione ereditata dalla precedente amministrazione Reccia che non aveva ritenuto opportuno allontanare il dipendente Giuseppe Iovine (per quanto consta all'interrogante, fratello del *boss* latitante Antonio Iovine) dalla funzione di vigile urbano ricoperta nella Polizia municipale, ad onta della vicenda penale che lo ha interessato nell'anno 2001;

l'attuale sindaco Enrico Martinelli aveva indetto una riunione operativa alla presenza del Comandante della locale Stazione dei Carabinieri per poi procedere all'assegnazione di tale dipendente ad altro incarico presso il campo sportivo e cimitero, in qualità di semplice dipendente;

prima dell'insediamento della Commissione d'accesso e senza, quindi, alcuna forma, sia pure implicita, di condizionamento, sono intervenute tutte le iniziative di attuazione dei provvedimenti di confisca dei beni immobili di proprietà dei *boss* operanti sul territorio; iniziative in precedenza mai avviate e che nella maggior parte dei casi consentivano ai parenti dei destinatari della confisca di continuare indisturbati a fare uso di tali beni;

in particolare l'attuale amministrazione ha proceduto:

allo «sgombero» dei familiari dei *boss* Pasquale Spierto ed Antonio Salzillo dai beni immobili agli stessi da anni confiscati;

a riottenere il finanziamento, andato perduto per inutilizzo da parte delle precedenti amministrazioni, per il recupero di bene immobile confiscato al *boss* Stefano Reccia; appaltare i lavori di recupero dello stesso per la sua destinazione a ludoteca. Lavori già positivamente conclusi;

a riottenere il finanziamento, andato perduto per inutilizzo da parte delle precedenti amministrazioni, per il recupero di bene immobile confi-

scato al *boss* Salvatore Iovine, ad appaltare i lavori, già conclusi, di recupero dello stesso per la sua destinazione a Scuola primaria;

ad appaltare i lavori, già conclusi, di recupero del bene immobile confiscato al *boss* Antonio Basco per la sua destinazione a Centro servizi per il cittadino;

ad appaltare i lavori di recupero del bene immobile confiscato al *boss* Antonio Salzillo per la sua destinazione a sede di PSAUT 118. Lavori in corso di espletamento;

al parziale recupero statico dell'edificio confiscato al *boss* Enrico Martinelli. Edificio da destinare ad archivio comunale e per il quale si è in attesa dei finanziamenti richiesti alla Regione Campania;

a richiedere alla Regione Campania il finanziamento per il recupero dell'edificio di proprietà del *boss* Pasquale Spierto per procedere alla sua riconversione in ambulatorio ASL;

l'unico bene confiscato sul quale ad oggi non è stato possibile procedere a concrete iniziative di recupero e riutilizzo pubblico è quello confiscato, per quanto consta all'interrogante, al sig. Gaetano Iorio. Ciò a causa di una inesatta individuazione catastale del bene confiscato e della sua altrettanto anomala destinazione dello stesso «ad uso abitativo» operata da parte della Direzione centrale di Roma del Demanio.

tali inesattezze, puntualmente segnalate dall'Ufficio tecnico dell'attuale amministrazione alla Prefettura di Caserta con nota prot. n. 2 del 2 gennaio 2007, ed in precedenti occasioni dal settembre 2004 in poi, ad oggi perdurano, ad onta della riunione tenutasi in data 27 febbraio 2007 presso la Prefettura di Caserta, dei sopralluoghi effettuati e dei solleciti operati nei confronti dei competenti Uffici del Demanio per ricevere definitive delucidazioni a riguardo;

l'immobile confiscato al sig. Gaetano Iorio è in uso al figlio sig. Paolo Iorio, di cui è stato «compare di anello» un noto ex parlamentare dei DS;

così come non si capiscono le ragioni per le quali le iniziative di recupero alla collettività dei beni confiscati ai *boss* della camorra avviate dall'amministrazione guidata dal Sindaco Martinelli non siano state invece poste in essere dalle precedenti amministrazioni nelle quali l'ex parlamentare si trovava a ricoprire il ruolo di consigliere di maggioranza;

né si comprende perché la precedente amministrazione guidata dal sindaco Reccia non abbia mai inteso aderire, come invece fatto dalla attuale compagine politica, ad un protocollo di legalità, per un più puntuale controllo antimafia delle imprese aggiudicatrici di appalti pubblici;

né è chiaro perché la precedente amministrazione Reccia non abbia proceduto alla rimozione del dipendente Luigi Caterino, a quanto consta all'interrogante, fratello del *boss* Giuseppe Caterino, dall'incarico di dirigente dell'Ufficio tecnico, incarico attribuito proprio dall'amministrazione Reccia. Infatti con decreto sindacale a firma del sindaco Angelo Reccia si provvedeva al trasferimento del Caterino dall'ufficio leve a quello dell'Ufficio tecnico comunale, per poi attribuirgli il ruolo di responsabile, incarico revocato solo dall'attuale amministrazione comunale,

si chiede di sapere quali iniziative di propria specifica competenza il Ministro in indirizzo voglia intraprendere per far emergere le inadempienze della precedente Giunta guidata dal sindaco Reccia e per ristabilire un clima di serenità all'attuale amministrazione comunale oggetto di strumentalizzazioni e diffamazioni da parte di personaggi politici desiderosi di rivalse, seppure in ambito locale.

(4-02798)

DE PETRIS, LEGNINI. – *Ai Ministri dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle politiche agricole alimentari e forestali.* – Premesso che:

il rinvenimento di tre carcasse di orso nel territorio montano di Gioia dei Marsi (L'Aquila), tra le quali «Bernardo», un esemplare maschio di orso marsicano particolarmente noto negli ultimi anni, e la sua compagna, desta gravi preoccupazioni in relazione allo stato di conservazione della popolazione dei plantigradi presenti nell'area del Parco nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise;

due orsi, in particolare, potrebbero essere rimasti vittima di atti di bracconaggio o di esche fatte con bocconi avvelenati e, non potendosi escludere cause dolose, è stata disposta un'indagine dall'Ente Parco che ha affidato le analisi all'Istituto zooprofilattico e all'Istituto nazionale della fauna selvatica;

la morte degli animali è stata scoperta grazie ad una prolungata mancanza di segni di vitalità rilevata sulla base dei segnali provenienti del radiocollare applicato all'orso Bernardo, divenuto una sorta di *mascotte* del parco, nell'ambito di una ricerca scientifica dell'Università «La Sapienza» di Roma ;

la morte di una famiglia di orsi, dal momento che studi del Parco nazionale rivelano che la sopravvivenza dei cuccioli, nei primi tre anni, è pari al 50-70 per cento, riduce, in un sol colpo, del dieci per cento circa la capacità riproduttiva della specie. Queste cifre testimoniano la vulnerabilità dell'orso abruzzese connessa ad una riproduzione particolarmente complessa;

ancora oggi – nonostante gli enormi progressi tecnologici di questi ultimi anni – non sappiamo esattamente quanti orsi vi sono in Abruzzo, ma si teme, secondo alcune stime, che il numero possa essere di alcune decine di animali, così da collocare la popolazione abbastanza vicino al limite dell'estinzione, il che rende ancor più drammatico l'effetto delle perdita anche di pochi individui all'anno;

la mortalità degli orsi d'Abruzzo non ha nulla di naturale, dal momento che oltre il 75% degli orsi trovati morti negli ultimi venti anni è deceduto per cause intenzionalmente o accidentalmente provocate dall'uomo, fra le quali particolarmente grave è la questione dei bocconi avvelenati,

si chiede di sapere:

quali provvedimenti si ritenga di dover assumere con urgenza al fine di prevenire e combattere ulteriormente i fenomeni di bracconaggio

e utilizzo di bocconi avvelenati, potenziando a tal fine i controlli nelle riserve e nelle aree protette e le risorse a ciò destinate;

quali iniziative siano state assunte o si intendano assumere per assicurare il monitoraggio della popolazione di orsi in Abruzzo, una delle ultime tre dell'Europa meridionale, al fine di assicurarne la sopravvivenza, affrontando con urgenza le cause dei potenziali rischi di interferenza tra l'uomo e l'orso;

quali misure si intendano assumere, in particolare, al fine di regolamentare e restringere le forme di caccia e proteggere gli *habitat* più critici, coordinando l'azione di tutti gli Enti competenti per la conservazione dell'Orso (Ministero dell'ambiente, Regioni, Province, Corpo forestale dello Stato, Università di Roma e Istituto nazionale per la fauna selvatica) per assicurare la tutela di questa popolazione minacciata.

(4-02799)

TOMASSINI. – *Al Ministro della salute.* – Premesso che:

la legge 21 ottobre 2005, n. 219, «Nuova disciplina delle attività trasfusionali e della produzione nazionale degli emoderivati» (pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* 27 ottobre 2005, n. 251), ha come finalità quella di dettare principi fondamentali in materia di attività trasfusionali con lo scopo di: a) raggiungere l'autosufficienza regionale e nazionale di sangue, emocomponenti e farmaci emoderivati; b) tutelare la salute dei cittadini attraverso il conseguimento dei più alti livelli di sicurezza raggiungibili nell'ambito di tutto il processo finalizzato alla donazione ed alla trasfusione del sangue; c) fornire condizioni uniformi del servizio trasfusionale su tutto il territorio nazionale; d) sviluppare la medicina trasfusionale, del buon uso del sangue e di specifici programmi di diagnosi e cura che si realizzano in particolare nell'ambito dell'assistenza a pazienti ematologici ed oncologici, del sistema urgenza-emergenza e dei trapianti;

l'europeizzazione della produzione andrebbe a tutto beneficio dei pazienti italiani che finalmente potrebbero curarsi con tutti i prodotti provenienti dalle più innovative tecnologie e andrebbe a vantaggio del bilancio dello Stato che potrebbe così «rompere» il monopolio che dura dal 1990;

il comma 1 dell'art. 15 (produzione di farmaci emoderivati) che indicava di predisporre uno schema di convenzione sarebbe dovuto entrare in vigore nel maggio 2006;

i commi 5 e 6 del sopra menzionato art. 15 che sancivano l'individuazione dei centri e delle aziende autorizzati a convenzionarsi sarebbero dovuti entrare in vigore a novembre 2006;

dall'esame attento dell'art. 15 della legge 219/2005 si evince come il ritardo «insano» e magari «guidato» dell'edizione dei decreti attuativi, di fatto perpetui il monopolio senza «fine» iniziato da 17 anni, nonostante la legge 219/2005 lo abbia voluto smantellare già da quasi 2 anni,

l'interrogante chiede di sapere:

per quali motivi sussistano tali enormi ed ingiustificati ritardi nell'emanazione dei decreti attuativi da parte del Ministro in indirizzo e a vantaggio di chi;

per quale motivo non si voglia dare effettività a questa legge che finalmente apre la lavorazione del plasma nazionale alle imprese europee;

se il Ministro in indirizzo intenda e con quali modalità prevedere provvedimenti urgenti per l'attuazione della detta legge, approvata ormai da quasi due anni.

(4-02800)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

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

1^a Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione):

3-00980, del senatore Berselli, sulle nuove circolari della Ragioneria generale dello Stato sui pagamenti degli enti pubblici;

10^a Commissione permanente (Industria, commercio, turismo):

3-00982, del senatore Bellini, sui disservizi nell'emissione di fatture per consumo di energia elettrica;

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

3-00977, dei senatori Novi ed altri, sulla gestione di alcune discariche in Campania;

3-00979, del senatore Berselli, su gravi incidenti sul lavoro in uno stabilimento di Sassofeltrio (Pesaro e Urbino).

