

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

636^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO SOMMARIO E STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 14 LUGLIO 2004

(Pomeridiana)

Presidenza del vice presidente DINI,
indi del vice presidente CALDEROLI

INDICE GENERALE

RESOCONTO SOMMARIO Pag. V-XV

RESOCONTO STENOGRAFICO 1-59

ALLEGATO A (contiene i testi esaminati nel corso della seduta) 61-73

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) 75-100

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>		PROGRAMMA DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA	
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>		Integrazioni	Pag. 30
CONGEDI E MISSIONI	Pag. 1	CALENDARIO DEI LAVORI DELL'ASSEMBLEA	31
PREANNUNZIO DI VOTAZIONI MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO	2	DISEGNI DI LEGGE	
DISEGNI DI LEGGE		Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011:	
Discussione:		FRANCO Paolo (<i>LP</i>)	35
<i>(3011) Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia (Relazione orale)</i>		IZZO (<i>FI</i>), relatore	36, 37, 39 e passim
Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia:		CONTENTO, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze	36, 37
PRESIDENTE	2, 4, 5 e passim	MALABARBA (<i>Misto-RC</i>)	36, 43
MENARDI (<i>AN</i>), relatore	3, 21	COVIELLO (<i>Mar-DL-U</i>)	36
IZZO (<i>FI</i>), relatore	4, 23	PEDRAZZINI (<i>LP</i>)	38, 42, 43 e passim
MALABARBA (<i>Misto-RC</i>)	5	PERUZZOTTI (<i>LP</i>)	39, 40, 41
PEDRINI (<i>Aut</i>)	8	FILIPPPELLI (<i>Misto-AP-Udeur</i>)	44
RIPAMONTI (<i>Verdi-U</i>)	11	PEDRINI (<i>Aut</i>)	45
FRANCO PAOLO (<i>LP</i>)	12	DONATI (<i>Verdi-U</i>)	46
SCALERA (<i>Mar-DL-U</i>)	15	VERALDI (<i>Mar-DL-U</i>)	48
BRUTTI PAOLO (<i>DS-U</i>)	17, 18	GRILLOTTI (<i>AN</i>)	50
* CICOLANI (<i>FI</i>)	20	D'ONOFRIO (<i>UDC</i>)	51
CONTENTO, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze	24	BRUTTI PAOLO (<i>DS-U</i>)	52
BUTTIGLIONE, ministro per le politiche comunitarie	26	CICOLANI (<i>FI</i>)	53
SUI LAVORI DEL SENATO		MORO (<i>LP</i>)	53
PRESIDENTE	29	Verifiche del numero legale	35, 41
		Votazioni nominali con scrutinio simultaneo	38
		DISEGNI DI LEGGE E DOCUMENTI	
		Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:	
		<i>(2742) Disposizioni per l'adempimento di obblighi comunitari derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)</i>	

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Alleanza popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

e del documento:

(Doc. LXXXVII, n. 4) Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea (anno 2003):

BEDIN (Mar-DL-U) Pag. 55, 56

Verifiche del numero legale 55, 56

**ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE
DI GIOVEDÌ 15 LUGLIO 2004 57**

*ALLEGATO A***DISEGNO DI LEGGE N. 3011:**

Ordine del giorno 61

Articolo 1 del disegno di legge di conversione 62

Decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159:

Articolo 1 ed emendamenti 63

Emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1 67

Articolo 2 67

Emendamento al titolo del decreto-legge 68

DISEGNO DI LEGGE N. 2742:

Articolo 1, allegati A e B ed emendamento 1.28 68

ALLEGATO B

**VOTAZIONI QUALIFICATE EFFET-
Tuate NEL CORSO DELLA SEDUTA Pag. 75**

DISEGNI DI LEGGE

Trasmissione dalla Camera dei deputati 84

Annunzio di presentazione 84

Assegnazione 84

Richieste di parere 87

GOVERNO

Richieste di parere su documenti 87

MOZIONI E INTERROGAZIONI

Annunzio 56

Mozioni 88

Interrogazioni 89

Interrogazioni da svolgere in Commissione 99

ERRATA CORRIGE 100

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

RESOCONTO SOMMARIO

Presidenza del vice presidente DINI

La seduta inizia alle ore 16,32.

Il Senato approva il processo verbale della seduta pomeridiana di ieri.

Comunicazioni all'Assemblea

PRESIDENTE. Dà comunicazione dei senatori che risultano in congedo o assenti per incarico avuto dal Senato. (*v. Resoconto stenografico*).

Preannunzio di votazioni mediante procedimento elettronico

PRESIDENTE. Avverte che dalle ore 16,39 decorre il termine regolamentare di preavviso per eventuali votazioni mediante procedimento elettronico.

Discussione del disegno di legge:

(3011) Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia (Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia

PRESIDENTE. Comunica che la Presidenza ha proceduto ad armonizzare i tempi della discussione ripartendoli tra i Gruppi (*v. Resoconto stenografico*). Autorizza i senatori Menardi ed Izzo a svolgere la relazione orale.

MENARDI, *relatore*. Il decreto-legge prevede la garanzia dello Stato su un prestito ponte di 400 milioni di euro, su cui vi è l'assenso della Commissione europea purché le risorse finanziarie siano reperite a condizioni di mercato, il prestito non superi la durata di sei mesi prorogabili per altri sei e sia effettuata la privatizzazione della società. È quindi un provvedimento finalizzato ad assicurare la continuità aziendale della compagnia di bandiera, la cui situazione finanziaria è degradata al punto che in questa fase non avrebbe la capacità di reperire in proprio capitali sul mercato, e consentirle di varare un piano industriale per il rilancio, la ricapitalizzazione e la privatizzazione. Invita pertanto l'Assemblea ad una sollecita conversione del decreto-legge, che rappresenta anche un atto di fiducia nei confronti dei nuovi amministratori dell'Alitalia.

IZZO, *relatore*. Il provvedimento assicura la garanzia statale sui prestiti concessi ad Alitalia fino alla loro restituzione e prevede più efficaci garanzie agli attuali creditori; dal punto di vista tecnico la Commissione ha approvato un emendamento che imputa gli eventuali oneri derivanti dall'escussione della garanzia all'apposita unità previsionale di base del bilancio dello Stato. Il nuovo Presidente della società ha sostenuto in Parlamento che la continuità dell'attività aziendale è condizionata ad un rapido reperimento di adeguate risorse, indispensabili per approntare contestualmente un incisivo piano di ristrutturazione aziendale, sul quale vi è il parere positivo del Commissario europeo, finalizzato al risanamento e alla ricapitalizzazione dell'azienda anche attraverso *partnership*, piano che tuttavia non potrà non affrontare il nodo del recupero della produttività del personale, calata a seguito della perdita di quote di mercato interno. Auspica quindi una sollecita approvazione del provvedimento e che la garanzia statale non si trasformi in un onere per il bilancio dello Stato. (*Applausi dal Gruppo FI*).

PRESIDENTE. Dichiara aperta la discussione generale.

MALABARBA (*Misto-RC*). La crisi dell'Alitalia riflette le drammatiche condizioni del trasporto aereo in Italia, privo di una politica governativa in grado di rilanciarne lo sviluppo; l'approvazione della garanzia statale su un prestito ponte è un atto dovuto per riequilibrare la situazione finanziaria ed elaborare sollecitamente un piano strategico che consenta una riposizionamento non subalterno dell'azienda nello scenario europeo ed internazionale. Il progetto industriale deve individuare la missione specifica dell'azienda, che dovrà concentrarsi sui voli a lungo raggio e allo stesso tempo cogliere le opportunità del mercato interno ed internazionale, sviluppando sinergie con il settore turistico. Devono essere perciò abbandonate le politiche finora seguite, in particolare l'alienazione e l'esternalizzazione di parti rilevanti delle attività svolte, riconfermando il controllo pubblico su Alitalia e ricapitalizzandola per consentirle di recuperare quote del mercato interno, visto che le difficoltà della compagnia non risiedono nel costo dei dipendenti ma nella insufficienza della rete e dei ri-

cavi. Il rilancio dell'Alitalia non può inoltre prescindere da un ridisegno sistemico degli aeroporti italiani, nel quale convivano *hub* ed aeroporti nazionali, riprendendo il documento preparato dal vice ministro Tassone, abbandonando il luogo comune della privatizzazione del sistema aeroportuale, dato che la maggioranza degli aeroporti europei sono di proprietà e di gestione pubblica. E' anche da rifiutare la destrutturazione del Gruppo Alitalia, o addirittura la sua fusione con la società Air France, che nei fatti consegnerebbe alla società francese il controllo del trasporto aereo italiano, impedirebbe di realizzare l'integrazione tra le varie modalità di trasporto del Paese e prefigurerebbe la deindustrializzazione del settore.

PEDRINI (*Aut*). Suscita preoccupazione lo stanziamento di 400 milioni di euro a titolo di garanzia dello Stato a favore dell'Alitalia, per la scarsa chiarezza sulle modalità di restituzione del prestito al sistema creditizio, sulla base della disamina dei bilanci della società e del traffico aereo, che nel biennio 2003-2004 è diminuito soprattutto sulle tratte nazionali. Inoltre, il piano di ristrutturazione industriale presentato dall'amministratore delegato Cimoli in sede europea non è stato reso ancora noto al Parlamento. Non è condivisibile la diagnosi fatta in quella sede secondo cui il risanamento si attua affrontando un esubero di personale (semmai dal confronto con società di bandiera omologhe emerge un'esigenza contraria), perché sembra trattarsi soprattutto di una crisi di capacità gestionale. (*Applausi dal Gruppo Aut e del senatore Malabarba*).

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Il suo Gruppo condivide la necessità di mantenere una compagnia di bandiera, ma conferma le perplessità sul futuro della società anche sulla base di errori commessi nel recente passato, come il mancato collegamento diretto con la Cina, un Paese in forte espansione economica. Se è necessaria la fornitura della garanzia da parte dello Stato al prestito bancario, nello stesso tempo è opportuna una maggiore informazione del Parlamento, innanzi tutto per sapere se il piano industriale 2002-2006 è stato confermato dopo le dimissioni del ministro Tremonti, per scongiurare l'ipotesi di strisciante privatizzazione della società. Esprime infine soddisfazione per la celerità con cui il Governo ha sollecitato il parere dell'Unione Europea sul piano di ristrutturazione industriale, anche se appare inaccettabile l'obbligo della privatizzazione o della riduzione di personale. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Malabarba*).

FRANCO Paolo (*LP*). La Lega Padana è contraria ad un intervento dello Stato per la garanzia al prestito, che richiama gli interventi assistenzialisti di vecchio stampo e rappresenta una forma nascosta di ricapitalizzazione della società. Le critiche si appuntano in particolare sui requisiti previsti per la concessione della garanzia, ad esempio in assenza del beneficio della preventiva escussione da parte di eventuali creditori o della particolare garanzia per gli erogatori del prestito rispetto agli altri creditori. Sarebbe stato invero necessario verificare come altre compagnie di

bandiera abbiano risolto analoghe crisi di concorrenza sul piano internazionale, eventualmente adottando la soluzione del fallimento dell'Alitalia per non cedere ai ricatti burocratici e sindacali o, alternativamente, intervenendo con un provvedimento *ad hoc* come nel caso della Parmalat per evitare il depauperamento del patrimonio industriale italiano. (*Applausi dal Gruppo LP e del senatore De Paoli*).

SCALERA (*Mar-DL-U*). Il provvedimento in esame ha ricevuto l'approvazione di Bruxelles perché corretto e coerente con le norme europee in materia di salvataggio di società in crisi, ma l'obbligo a privatizzare in tempi estremamente ristretti imposto al Governo italiano è inedito e rivela la condizione di subordinazione nella quale l'Esecutivo si trova in sede comunitaria, anche a causa delle incertezze più volte manifestate dal punto di vista della strategia industriale, improntata, per quanto riguarda l'Alitalia, ad iniziative emergenziali ed a promesse di risanamento mai credibili. Il salvataggio della Compagnia aerea non può che passare per una fusione con Air France e KLM e quindi per una necessaria privatizzazione, ma questa non può essere imposta con orizzonti temporali così ristretti da provocare un eccessivo indebolimento e la svendita di fatto dell'azienda. Si rende pertanto necessario individuare un serio piano industriale che va tuttavia inserito in una strategia industriale complessiva, che non può non tener conto anche di aspetti minori ma non secondari, quali i sovrapprezzi fiscali gravanti sul costo del carburante utilizzato negli scali aerei nazionali. Il voto favorevole che la Margherita preannuncia costituisce un atto di fiducia nei confronti dell'azienda. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U. Congratulazioni*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Nell'audizione svolta presso la competente Commissione del Senato del nuovo amministratore delegato dell'Alitalia è emerso che l'azienda versa in condizioni di cassa insostenibili, che generano costi aggiuntivi impropri tali da rendere incerta anche la stessa continuità gestionale. E' evidente pertanto che se non si vuole arrivare al fallimento dell'Alitalia (opzione che sembra però presa in considerazione dal ministro Maroni e dalla Lega) e si ritiene di dover aprire uno spiraglio per il salvataggio dell'azienda, non si può che accedere all'ipotesi di un prestito da parte del mercato creditizio con la garanzia dello Stato: esso consentirà la realizzazione del piano industriale di ristrutturazione e di rilancio, il quale tuttavia non può essere disgiunto da una cornice strategica che tuttora il Governo non ha esplicitato. Si assiste, al contrario, all'enunciazione in sede europea da parte del ministro Buttiglione di ipotesi di privatizzazione, divisione e esternalizzazione di rami dell'azienda e di taglio degli esuberi occupazionali delle quali sinora il ministro Lunardi non ha parlato. Nel dichiarare il voto favorevole dei Democratici di sinistra, chiede al Governo di presentare l'annunciata riforma del trasporto aereo e dell'aviazione civile e di sostenere adeguatamente il piano di ristrutturazione dell'Alitalia. (*Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U, Verdi-U e Misto-RC*).

CICOLANI (*FI*). La garanzia dello Stato sul prestito di 400 milioni di euro all'Alitalia è indispensabile per consentire la realizzazione del piano di risanamento dell'azienda, che continua a sopportare perdite economiche rilevanti. E' necessario tuttavia che il problema venga affrontato con impostazioni diverse rispetto al passato da parte di tutti i soggetti interessati. In tal senso, occorre favorire l'incontro tra Alitalia, Air France e KLM per costituire un'unica società, il cui peso sul mercato del trasporto internazionale sarà garanzia di salvezza e continuità gestionale per l'attuale compagnia di bandiera: ma questo disegno richiede come preconditione una ulteriore privatizzazione dell'Alitalia, in linea con la tendenza seguita da tutte le maggiori compagnie aeree nell'affrontare la crisi che investe il settore. Si tratta di un processo ineludibile, la cui sollecita attivazione potrà consentire una rapida soluzione di un problema che riguarda un gran numero di lavoratori ed una parte consistente del sistema produttivo nazionale. Preannuncia pertanto il voto favorevole di Forza Italia. (*Applausi dei senatori Salzano e Chirilli*).

PRESIDENTE. Dichiara chiusa la discussione generale.

MENARDI, *relatore*. Il dibattito ha fatto emergere la diffusa consapevolezza della gravità del problema, che ha ricadute che vanno al di là del trasporto aereo. Per affrontare i problemi dell'Alitalia non si può seguire una strada diversa da quella intrapresa dagli altri vettori, ma le soluzioni che verranno individuate dovranno limitare l'incidenza sugli attuali assetti occupazionali e tenere conto della necessità di mantenere un vettore di bandiera, sia pure ristrutturato sulla base di diverse sinergie aziendali. Si va pertanto ad una lenta ma inevitabile e non procrastinabile privatizzazione, peraltro resa necessaria dagli accordi assunti con Air France e con KLM.

IZZO, *relatore*. Il decreto-legge n. 159 consentirà la ricapitalizzazione ed il rilancio dell'Alitalia, il cui piano industriale di ristrutturazione, in via di elaborazione, ha sicuramente la possibilità di condurre l'azienda al salvataggio. In tale prospettiva, i tagli occupazionali saranno tanto più ridotti quanto maggiori saranno le prospettive di risanamento. I distinguo emersi nella maggioranza riguardo al provvedimento assunto dal Governo sembrano basarsi più su preconcetti che non su valutazioni serene del problema ed attengono comunque ad una questione specifica e non agli indirizzi generali della maggioranza sulla politica dei trasporti. (*Applausi dal Gruppo FI e del senatore Salzano. Congratulazioni*).

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. L'intervento legislativo in esame segnala come il Governo non possa rimanere indifferente di fronte alla situazione di crisi che investe l'Alitalia e alle ricadute sui lavoratori in termini occupazionali, peraltro in linea con le posizioni dei Governi di altri Paesi che operano attivamente per la salvaguardia dei gruppi industriali di rilievo nazionale. Rivolge quindi un ap-

pello alla Lega a riesaminare la propria legittima posizione critica nella consapevolezza che la strada intrapresa di accordare un prestito in vista della ristrutturazione è preferibile a quella delle procedure fallimentari e che il piano di ristrutturazione che deve accompagnare il finanziamento prevede la progressiva privatizzazione dell'azienda. (*Applausi dal Gruppo AN*).

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

BUTTIGLIONE, *ministro per le politiche comunitarie*. Nel precisare i limiti fissati a livello comunitario entro cui può operare l'intervento statale, sottolinea come lo strumento individuato del prestito ponte rappresenti un'operazione di mercato e non un aiuto di Stato e che quindi è in linea con le indicazioni della Commissione europea, volte ad una progressiva privatizzazione dell'azienda, secondo quanto previsto nel piano di ristrutturazione. Ciò significa che l'obiettivo è quello di una progressiva riduzione della partecipazione statale sotto il 51 per cento, in linea con l'impegno già assunto dal Governo, che appare essenziale per salvaguardare la compagnia di bandiera. Precisa altresì che la questione occupazionale è affidata alla trattativa tra la direzione aziendale e i sindacati ed auspica che si individuino soluzioni volte a ridurre al minimo l'impatto sociale per i lavoratori. (*Applausi dai Gruppi UDC, FI e AN*).

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Comunica le determinazioni della Conferenza dei Capigruppo in ordine al vigente programma dei lavori del Senato e al calendario dei lavori dell'Assemblea per il periodo dal 14 al 31 luglio (*v. Resoconto stenografico*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

FRANCO Paolo (*LP*). Chiede di non passare all'esame degli articoli e che la votazione sia preceduta dalla verifica del numero legale.

Previa verifica del numero legale, il Senato respinge la proposta di non passare all'esame degli articoli.

PRESIDENTE. Dà lettura dei pareri della 5^a Commissione permanente sul disegno di legge e sugli emendamenti (*v. Resoconto stenografico*) e passa all'esame dell'ordine del giorno G1.

IZZO, *relatore*. Esprime parere contrario sull'ordine del giorno.

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Esprime parere conforme a quello del relatore.

MALABARBA (*Misto-RC*). Invita a votare a favore dell'ordine del giorno che impegna il Governo ad una serie di interventi a salvaguardia in primo luogo dell'occupazione, che risulterebbe fortemente compromessa dalle dinamiche di privatizzazione.

È quindi respinto l'ordine del giorno G1.

PRESIDENTE. Passa all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge di conversione, avvertendo che gli emendamenti sono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire. Invita quindi i presentatori ad illustrare gli emendamenti riferiti all'articolo 1, ricordando che la Commissione bilancio ha espresso, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, parere contrario sull'emendamento 1.12.

COVIELLO (*Mar-DL-U*). Gli emendamenti sono volti ad allineare meglio le disposizioni alla normativa comunitaria. In particolare, l'emendamento Tit.100 propone di precisare nel titolo che si tratta di concessione di garanzia dello Stato; l'emendamento 1.101 propone, quanto ai tempi del rimborso, di fissarlo in sei mesi rinnovabili anziché in 12; l'emendamento 1.102 è volto ad un'accelerazione dei decreti dirigenziali conseguenti al provvedimento che devono essere comunicati alla Commissione europea.

PRESIDENTE. I rimanenti emendamenti si intendono illustrati.

IZZO, *relatore*. Esprime parere contrario sugli emendamenti salvo ovviamente l'1.1000 delle Commissioni riunite.

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Esprime parere conforme a quello del relatore.

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore PEDRAZZINI (LP), è respinto l'emendamento 1.1. Con votazioni nominali elettroniche, chieste dal senatore PERUZZOTTI (LP), sono respinti gli emendamenti 1.5 e 1.8. Previa distinte verifiche del numero legale, chieste dal senatore PERUZZOTTI, sono respinti gli emendamenti 1.100 e 1.9. Sono respinti anche gli emendamenti 1.2, 1.3, 1.4, 1.6, 1.7 prima parte (con conseguente preclusione della restante parte e dell'1.101), 1.10 e 1.102.

PEDRAZZINI (*LP*). Invita a votare a favore dell'emendamento 1.11, di cui chiede la votazione con il sistema elettronico.

Con votazione nominale elettronica, è respinto l'emendamento 1.11.

PRESIDENTE. L'emendamento 1.12 è improcedibile.

Il Senato approva l'emendamento 1.1000 mentre respinge gli emendamenti 1.0.1 e Tit.100.

PRESIDENTE. Passa alla votazione finale.

MALABARBA (*Misto-RC*). Rifondazione comunista è convinta dalla necessità di un intervento pubblico per rilanciare Alitalia, in contrasto con l'orientamento liberista della Commissione europea, e delle necessità che lo Stato mantenga il ruolo di controllo su un settore strategico come quello del trasporto aereo. Soltanto in tal modo, e non attraverso la frammentazione societaria che lascia trasparire il progetto di privatizzazione, è possibile salvaguardare l'occupazione. Pur ritenendolo del tutto insufficiente, Rifondazione comunista è pertanto favorevole all'approvazione del prestito ponte, rilanciando nel contempo la lotta dei lavoratori per assicurare un futuro alla compagnia di bandiera.

FILIPPELLI (*Misto-AP-Udeur*). Per segnalare un'apertura di credito all'attuale dirigenza dell'Alitalia, il Gruppo si asterrà nonostante il Parlamento non sia a conoscenza del piano di ristrutturazione, cui la garanzia dello Stato sul prestito ponte dovrebbe essere finalizzata, e che potrebbe tradursi in un ulteriore onere di 400 milioni di euro per il bilancio statale.

PEDRINI (*Aut*). Il Gruppo si asterrà in quanto consapevole della necessità dell'intervento per evitare la crisi finanziaria dell'Alitalia, ma fortemente perplesso sulle condizioni del prestito e sull'effettiva possibilità di risolvere la situazione della compagnia. Oltre che l'inopportunità di privatizzare alcuni servizi, quali i trasporti, che interessano diritti costituzionalmente garantiti, segnala che la liberalizzazione decisa nel 1997 ha compromesso l'attività di numerose compagnie aeree nazionali e che ancora non si conosce il piano industriale dell'Alitalia. (*Applausi dal Gruppo Aut*).

DONATI (*Verdi-U*). La crisi dell'Alitalia è stata determinata da alcune errate scelte aziendali, dalla concorrenza delle compagnie a basso costo, dalla strategia aggressiva di altre aziende e dalla crisi seguita agli attentati dell'11 settembre ma anche, più recentemente, dall'inadeguatezza dei Ministri dell'economia e dei trasporti che hanno presentato provvedimenti per il piano industriale e la privatizzazione della compagnia, chiedendo però al Parlamento di rinviarne l'esame. Per senso di responsabilità annuncia comunque il voto favorevole alla conversione del decreto-legge, sebbene il prestito, che avrebbe potuto essere finanziato con i fondi previsti per l'inutile ponte sullo stretto di Messina (un'opera che per di più farà concorrenza proprio al trasporto aereo e al cabotaggio), è una misura di portata limitata rispetto agli interventi necessari per un effettivo rilancio dell'azienda.

PEDRAZZINI (LP). Il voto contrario del Gruppo è motivato dall'incertezza sul piano industriale dell'Alitalia, un'azienda con alti costi e modesti margini operativi che verranno ulteriormente ridotti dalla concorrenza della ferrovia sulla tratta Roma-Milano. Alitalia peraltro nel periodo 1996-2000 fu finanziata per 3.000 miliardi di lire dallo Stato nella prospettiva di insussistenti profitti; meglio allora la chiusura di un'azienda, che spesso consente la nascita di nuovi progetti industriali. In definitiva, il salvataggio dell'Alitalia è motivato soltanto dalla sua importanza per i livelli occupazionali nella Regione Lazio. (*Applausi dal Gruppo LP*).

VERALDI (Mar-DL-U). La situazione della compagnia di bandiera è la riprova del fallimento della politica industriale del Governo, che non è riuscito né a liberalizzare né a modernizzare il tessuto produttivo; si è dimostrato latitante, assistendo inerte all'impoverimento dell'azienda e alla dispersione di risorse e di quote di mercato, non ha sollecitato l'adozione di un piano industriale ed ha trascurato i segnali di allarme provenienti dall'azienda stessa. Il prestito ponte rappresenta quindi soltanto una misura di emergenza, certamente indispensabile ma che va qualificata con un piano industriale compatibile con le condizioni poste dalla disciplina comunitaria, da realizzare in tempi ravvicinati per scongiurare il peggioramento economico e patrimoniale dell'azienda. Pertanto, per senso di responsabilità nei confronti del Paese e di una componente essenziale dell'industria italiana, annuncia il voto favorevole del Gruppo. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

GRILLOTTI (AN). Nella consapevolezza della necessità di ricercare soluzioni possibili e pur sottolineando l'esigenza di maggiore chiarezza sul piano industriale, che dovrà essere valutato senza aprioristiche preclusioni dalle parti sociali, il Gruppo AN voterà a favore della conversione del decreto-legge. Occorre inoltre avviare la privatizzazione della compagnia, passaggio ineludibile per la stipula di *joint ventures*, invitando il Governo a porre attenzione agli esuberi che dovessero conseguire dal nuovo piano industriale. (*Applausi dai Gruppi AN e UDC e del senatore Azzollini*).

D'ONOFRIO (UDC). Ringraziando il ministro Buttiglione per il lavoro svolto a Bruxelles, il Gruppo voterà a favore di un intervento doveroso e compatibile con la disciplina europea, finalizzato non al sostegno di un'impresa ma all'interesse nazionale. (*Applausi dal Gruppo UDC*).

BRUTTI Paolo (DS-U). Ribadisce il voto favorevole del Gruppo nonostante il ministro Buttiglione con il suo intervento abbia tentato di modificare tale orientamento. La proprietà pubblica di una compagnia aerea non è vietata dalla disciplina comunitaria, tant'è vero che il Governo aveva presentato un piano di privatizzazione al solo scopo di realizzare la fusione di Alitalia con altre due compagnie europee. La ricapitalizzazione della compagnia non confligge con la sua proprietà pubblica, visto che l'Unione chiede soltanto che l'operazione sia realizzata in condizioni

di mercato. Infine, neanche l'esito della ricapitalizzazione è prestabilito, in quanto la ricerca dell'azionariato diffuso potrebbe consentire allo Stato di restare azionista di riferimento pur possedendo una quota inferiore al 50 per cento. Il provvedimento è quindi finalizzato al risanamento dell'azienda e alla definizione di un piano industriale in grado di farle superare le difficoltà in cui versa. (*Applausi dal Gruppo DS-U e del senatore Malabarba*).

CICOLANI (FI). Annuncia il voto favorevole del Gruppo, condividendo la scelta del Governo di procedere al riordino del sistema del trasporto aereo successivamente al risanamento industriale dell'Alitalia. (*Applausi dal Gruppo FI e del senatore Salzano*).

Con votazione nominale elettronica, chiesta dal senatore MORO (LP), il Senato approva il disegno di legge n. 3011, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente nuovo titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia» autorizzando la Presidenza a procedere al coordinamento eventualmente necessario.

Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:

(2742) Disposizioni per l'adempimento di obblighi comunitari derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)

e del documento:

(Doc. LXXXVII, n. 4) Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea (anno 2003)

PRESIDENTE. Riprende l'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione. Ricorda che nella seduta antimeridiana è proseguita la votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1 e agli annessi allegati. Passa alla votazione dell'emendamento 1.28. Su richiesta del senatore BEDIN (Mar-DL-U), dispone la verifica del numero legale. Avverte quindi che il Senato non è in numero legale e sospende la seduta per venti minuti.

La seduta, sospesa alle ore 19,25, è ripresa alle ore 19,48.

PRESIDENTE. Su richiesta del senatore BEDIN (Mar-DL-U), dispone nuovamente la verifica e avverte che il Senato non è in numero legale. Sospende quindi la seduta per venti minuti.

La seduta, sospesa alle ore 19,51, è ripresa alle ore 20,11.

PRESIDENTE. Sempre su richiesta del senatore BEDIN (*Mar-DL-U*), dispone la verifica e avverte che il Senato non è in numero legale. Rinvia pertanto il seguito della discussione del disegno di legge ad altra seduta. Dà annunzio della mozione e delle interrogazioni pervenute alla Presidenza (*v. Allegato B*) e comunica l'ordine del giorno della seduta del 15 luglio.

La seduta termina alle ore 20,12.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del vice presidente DINI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (*ore 16,32*).

Si dia lettura del processo verbale.

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

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi e missioni

PRESIDENTE. Sono in congedo i senatori: Antonione, Baldini, Boschetto, Bosi, Bucciero, Cirami, Collino, Corsi, D'Alì, Degennaro, Magnalbò, Mantica, Saporito, Sestini, Siliquini, Vegas e Ventucci.

Sono assenti per incarico avuto dal Senato i senatori: Martone, Pianetta, Provera, Sodano Calogero e Tonini, per attività della 3^a Commissione permanente; Basile e Bedin, per attività di rappresentanza del Senato.

Comunicazioni della Presidenza

PRESIDENTE. Le comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate 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 16,39).

Discussione del disegno di legge:

(3011) Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia (Relazione orale)

Approvazione, con modificazioni, con il seguente titolo: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 3011.

I tempi della discussione sono stati armonizzati per complessive 3 ore e 30 minuti, ripartite nel modo seguente:

Relatore	15'
Governo	15'
Votazioni	30
Gruppi 2 ore e 30', di cui:	
AN	19'
UDC	15'
DS-U	22'
FI	26'
LP	12'
Mar-DL-U	16'
Misto	15'
Aut	10'
Verdi-U	10'
Dissenzienti	5'

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

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Menardi.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la necessità di una rapida conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia, è motivata dalla ragione di assicurare continuità aziendale alla compagnia di bandiera.

Nel momento in cui la società presentava le linee guida del piano industriale, con cospicue misure di ristrutturazione e rilancio, essa disponeva di liquidità pari a 800 milioni di euro, provenienti dalla ricapitalizzazione del 2002. Tale situazione è venuta via via degradando: la liquidità oggi è ridotta ad un ottavo di quella posseduta nell'autunno scorso.

Ciò è dovuto ad una incapacità complessiva della società italiana di capire le ragioni della crisi del vettore nazionale e alla mancanza di volontà di tutte le parti interessate di mettere in campo interventi di risanamento in tempi rapidi, in assenza di una originalità tutta italiana, seguendo la prassi di un piano industriale già perseguito dagli altri vettori che sono passati per analoghe crisi.

In questa situazione i costi di gestione sono aumentati (per l'aumento del carburante, per la composizione degli equipaggi e la concorrenza delle compagnie *low cost*); sono peraltro mancate misure di riordino a sostegno del vettore del trasporto aereo, fra cui i requisiti di sistema.

La capacità di Alitalia di procedere in modo autonomo sul mercato per chiederne i finanziamenti necessari si è praticamente azzerata. La società ha pertanto bisogno di un intervento straordinario, e cioè il prestito ponte previsto dal presente provvedimento, per conseguire, in continuità aziendale, alcuni obiettivi; fra di essi, il riordino industriale, che sarà esplicitato con il nuovo piano industriale che l'amministratore si è impegnato a presentare entro il mese di luglio, la privatizzazione dell'azienda con una quota residua in mano al Tesoro inferiore al 50 per cento, la ricapitalizzazione della società, con accesso alle risorse del mercato.

Concludendo questa mia breve relazione, ricordo che nei giorni scorsi la Comunità europea ha dato il proprio assenso a questo prestito ponte, con l'impegno che le risorse finanziarie vengano assicurate dal mercato ad un tasso pari o all'incirca del 4,34 per cento, che la durata del prestito sia di sei mesi prorogabili di altri sei e che, se non alla fine del 2004, almeno nei primi mesi del 2005 venga effettuata una privatizzazione, con una quota residua in mano al Tesoro non superiore, ovvero inferiore, al 50 per cento.

Nel sottoporre al Senato questo decreto-legge con parere positivo, dobbiamo anche dare fiducia ai nuovi amministratori dell'Alitalia immaginando che questa scaletta venga assolutamente rispettata, perché – come voi sapete – lo Stato rinuncia anche ad essere primo rispetto alla garanzia del prestito. Questo è quindi un prestito che, qualora dovesse essere por-

tato a pagamento, cadrà esclusivamente tutto in capo allo Stato; tant'è che – lo anticipo fin d'ora, ma lo dirà meglio il correlatore – abbiamo presentato un emendamento affinché venga assicurata la copertura finanziaria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Izzo.

IZZO, *relatore*. Signor Presidente, egregi colleghi, signori del Governo, credo vi sia ben poco da aggiungere a quanto ha già detto il collega Menardi. Volevo soltanto chiosare per un attimo il decreto *de quo*.

Ricordo che esso riguarda la garanzia dello Stato sull'obbligazione che l'Alitalia assumerà entro il prossimo 31 ottobre, entro il tetto dei 400 milioni di euro, una garanzia che resterà in vigore fino al termine della restituzione; la garanzia sarà concessa con decreti ministeriali e l'Alitalia ha l'obbligo di ricercare sul mercato il soggetto o i soggetti finanziatori tramite una procedura competitiva, ma ha anche la possibilità, nell'eventualità che non dovesse recuperarli (ma credo – dalle notizie giornalistiche – che questo già stia avvenendo), di trovare anche soggetti pubblici e privati a condizioni di mercato.

Al fine di offrire maggiori garanzie nella prospettiva della continuità dell'azienda, il decreto-legge si preoccupa anche di offrire maggiori garanzie agli attuali creditori dell'Alitalia e quindi prevede la postergazione dei crediti dello Stato se si dovesse arrivare al mancato pagamento del prestito da parte della compagnia di bandiera.

Ancora, le Commissioni riunite 5^a ed 8^a hanno presentato un emendamento al decreto, così come proposto dal Governo, soltanto sotto il profilo tecnico, proponendo di specificare, al comma 3 dell'articolo 1, che l'imputazione deve valere sull'unità previsionale di base 3.2.4.2, «garanzie dello Stato» del Ministero dell'economia e delle finanze, cioè sul fondo di garanzia dello Stato, ed è chiaro che noi proponiamo un voto favorevole a tale emendamento.

Mi sia consentito far cenno anche all'audizione che abbiamo avuto con il nuovo amministratore di Alitalia, Cimoli, in cui questi ha dichiarato che esistevano condizioni di continuità nell'esercizio dell'impresa, ma che essa poteva essere assicurata soltanto a patto di un rapido reperimento di adeguate risorse.

Ecco allora la garanzia, ma, in contropartita, l'elaborazione di un piano forte, capace di mostrare concrete possibilità di ripristino delle condizioni di compatibilità finanziaria e di redditività attraverso incisive misure di ristrutturazione e sviluppo, nonché un riassetto organizzativo e societario del gruppo, con ampio ricorso a *partnership* con soggetti pubblici e privati e – come ha preannunciato il mio collega correlatore – con una ricapitalizzazione che deve incrociare *partner* privati, laddove il Ministero dell'economia deve scendere come quota al di sotto del 50 per cento. Ebbene, questo Piano ha ricevuto già il parere favorevole, in via preventiva, dal commissario europeo ai trasporti De Palacio.

Vorrei soffermare per un attimo l'attenzione del Parlamento su alcuni aspetti che credo sarà necessario porre in essere nel Piano e che credo siano già oggetto di considerazione da parte del nuovo *management* dell'Alitalia.

Questo Piano, che dovrà essere approvato nei prossimi tre o quattro mesi, dovrà tener conto che, negli ultimi undici anni (e con l'anno in corso sono dodici), una sola volta l'Alitalia ha chiuso in passivo; che la quota di mercato si è, ahimè, notevolmente ridotta con grande nostro dispiacere, ed è andata per la prima volta al di sotto del 50 per cento, mentre questo non è accaduto per le altre compagnie di bandiera e nei Paesi nostri concorrenti.

Vi è anche necessità di incidere sulla produttività del personale: questo è un invito che rivolgo anche ai sindacati affinché si affronti il problema con serenità e con determinazione. Infatti – ancora un ultimo dato e chiudo, signor Presidente – occorre tener conto che nel 2003 i passeggeri erano pari a circa 23 milioni, cioè meno di quelli del 2000, quando complessivamente ammontavano a 25,5 milioni. Inoltre, nel 2003 i ricavi si sono ridotti a 4.320.000 euro, poco meno di quelli del 1997, pari a 4.433.000 euro, con una differenza sostanziale: mentre nel 1997 avevamo 18.825 dipendenti, nel 2003 abbiamo invece superato i 22.000, quindi con un aumento di 3.175 unità.

Non credo che la situazione sia da attribuire al numero dei dipendenti ma credo che vi sia necessità di rimodulare e di ristrutturare l'azienda, per il suo rilancio e per far sì che la garanzia che ci apprestiamo a votare – e mi auguro che quest'Aula esprima un voto favorevole – sia soltanto una garanzia per rilanciare l'azienda e che non rappresenti invece una contrazione di un ulteriore debito da parte dello Stato. *(Applausi dal Gruppo FI)*.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Malabarba, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche l'ordine del giorno G1. Ne ha facoltà.

MALABARBA (*Misto-RC*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, le condizioni nelle quali versa il gruppo Alitalia non possono essere valutate separatamente dalle drammatiche condizioni nelle quali si trova l'aviazione civile ed il trasporto aereo nel nostro Paese. L'intero settore è abbandonato a se stesso, privo di una politica governativa in grado di rilanciare e difendere uno dei pochi *asset* industriali rimasti nel Paese.

Dopo anni di crisi costanti e ripetute, alcune dovute a fattori esterni, quali l'attentato delle Torri gemelle, la SARS e la guerra in Iraq, altre legate a difficoltà interne al comparto ed altre ancora dovute a scelte industriali assolutamente sbagliate, si pone la questione non più rinviabile di mettere in atto tutte le misure indispensabili al riordino dell'intero sistema dell'aviazione civile.

Per quanto attiene gli interventi relativi al gruppo Alitalia, si ritiene prioritario sottolineare l'aspetto strategico e conseguentemente l'assoluta necessità di predisporre tutte le misure atte a sostenerne il cammino verso un auspicabile risanamento e rilancio. Per fare ciò è un atto dovuto l'approvazione del «prestito ponte», al fine di permettere di fronteggiare le spese correnti e consentire il tempo sufficiente per l'elaborazione di un piano strategico di ampio respiro che ne consenta un posizionamento non subalterno nello scenario europeo ed internazionale, un piano naturalmente sul quale bisogna lavorare da subito.

Un progetto industriale deve prevedere una missione industriale specifica che non può essere né quella suicida di una compagnia *low cost* concentrata su limitati e specifici segmenti di mercato, né quella velleitaria di un vettore come le grandi e storiche compagnie europee e statunitensi che offrono un prodotto globale, potendo contare su una rete ed una flotta ormai enormemente più rilevanti di quella di Alitalia.

È fondamentale concentrare lo sviluppo sul settore dei voli di lungo raggio, meno esposto alla concorrenza delle *low cost*, e allo stesso tempo incrementare una rete che colga le opportunità del mercato domestico ed internazionale. Ma tutto ciò non sarebbe sufficiente ed adeguato se non si valutassero in modo nuovo e sinergico le relazioni con il mercato turistico nazionale.

Alitalia deve diventare il vettore che intercetta la domanda di trasporto turistico del Paese e al tempo stesso rappresentare un volano per i settori industriali turistici e del *made in Italy*: è necessario «fare sistema» e non parcellizzare l'interesse e gli interventi industriali. Tutto ciò è arcinoto, non muoversi in questa direzione – come pare faccia il Governo – mina alla base qualsiasi ipotesi di rilancio.

È per questo che vanno accantonate con decisione le politiche fin qui seguite tese alla alienazione di parti rilevanti delle attività svolte: negli anni il perimetro del gruppo si è via via ristretto con la cessione o societizzazione di Eurofly, Az Airport, AMS, Sigma, Scuola di volo, Italia-tour, oltre all'esternazionalizzazione di altre attività.

Se la Commissione europea, in modo ricattatorio, consente il prestito ponte a condizione della privatizzazione, il Governo può e deve ottenere il risultato battendo però un'altra strada e non accettare e, anzi, nascondersi dietro il ricatto.

Rifondazione Comunista ritiene, infatti, che vada sviluppato con grande lucidità un percorso che veda da una parte riconfermato il controllo pubblico sul gruppo Alitalia, dall'altra la ricerca di una robusta ricapitalizzazione al fine di consentire un recupero della dimensione necessaria per stare adeguatamente sul mercato. A questo riguardo abbiamo presentato uno specifico ordine del giorno.

È necessario attivare tutte le misure per consentire un forte recupero di quote di mercato domestico, attualmente ferme ad un esiguo 48 per cento, laddove nel 1996 si attestavano ad un ben più cospicuo 75 per cento. Non basta denunciarlo, bisogna capire anche perché c'è una caduta di quote di mercato.

Attribuire questo dato a non meglio precisati vincoli comunitari è assolutamente inesatto e fuorviante. Se Paesi a forte vocazione comunitaria come la Francia e la Germania hanno operato attraverso politiche accorte che hanno permesso ai rispettivi vettori, Air France e Lufthansa, di mantenere quote di mercato domestico intorno al 75-80 per cento, vi è molto di errato nella politica nazionale.

Ancora, nel ribadire che il problema della Compagnia non risiede nel costo del lavoro, né tanto meno nel numero dei dipendenti (ancora una volta contestiamo le imposizioni liberiste della Commissione europea), sottolineiamo che il vero *handicap* è rappresentato da un problema di *revenue* del tutto inadeguato, da un *network* insoddisfacente e da un volume marginale dei ricavi.

Riteniamo altresì non più rinviabile la definizione della funzione che deve essere assegnata agli aeroporti italiani in grado di agire in modo sistemico nell'interesse del Paese, così come va definita l'annosa questione del ruolo degli aeroporti lombardi risolvendo in modo equilibrato la questione degli *hub*.

Più in generale, il riordino del sistema del trasporto aereo, obiettivo fondamentale per qualsiasi ipotesi di rilancio di Alitalia e dell'intero comparto, è un obiettivo non più prorogabile. Il documento preparato dal vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Tassone oltre un anno fa, già discusso e in parte condiviso dalle organizzazioni sindacali, poteva rappresentare un primo, anche se limitato, momento di intervento su questo tema: sembra invece essere stato accantonato, è scomparso da ogni tavolo di confronto e non è stato realmente valutato dal Governo e dal Parlamento.

Una delle conseguenze di tale latitanza è il problema sicurezza, sempre più evidente nel nostro Paese. A due anni dall'incidente di Linate, la riforma dell'Aviazione civile giace ancora in Commissione trasporti della Camera. Un fatto questo che se da un lato rappresenta una vicenda vergognosa per l'intero Paese, dall'altro evidenzia lo stato di degrado che sta sempre più caratterizzando il trasporto aereo in Italia.

Ritornando al tema degli aeroporti, abbiamo la convinzione che le polemiche che hanno riguardato la *querelle* Malpensa e Fiumicino siano legate ad una equivalenza sbagliata: si tende a considerare lo sviluppo come prospettiva possibile solo se un aeroporto svolge la funzione *hub*. Niente di più sbagliato, basta guardare l'esperienza di altri Paesi europei, dove coesistono aeroporti che vantano sviluppi significativi pure senza essere *hub*: Madrid e Barcellona, Francoforte e Monaco sono solo alcuni esempi illuminanti.

Anche per quanto riguarda la funzione da assegnare agli aeroporti di Linate e Malpensa è giunto il momento, proprio per la difficoltà che vive il settore, di mettere da parte logiche localistiche e operazioni di piccolo cabotaggio: in Francia, dall'oggi al domani, si è stabilito di circoscrivere il traffico di Orly ai soli voli domestici e *charter*, unicamente sulla base delle valutazioni di opportunità per il sistema paese.

Dobbiamo essere in grado di agire con pari lucidità ed efficacia, e questo lo si può fare solo se resta il controllo pubblico sul sistema aeroportuale. Altro luogo comune da sfatare è infatti la presunta necessità di operare e sviluppare la privatizzazione del sistema aeroportuale italiano.

Ricordiamo che in Europa la maggioranza degli aeroporti sono di proprietà e gestione pubblica e ciò permette, tra l'altro, un migliore e più funzionale rapporto tra costi, qualità e livelli di sicurezza. In Italia molto frequentemente siamo invece di fronte a gestori privati che utilizzano i soldi dello Stato per creare molti utili e pochi investimenti, poca occupazione e molti licenziamenti, tanti appalti e subappalti e poca sicurezza e qualità del servizio.

Sottolineare la strategicità del trasporto aereo per il nostro Paese impone di mettere in rilievo la viva preoccupazione circa le modalità che dovrebbe rivestire il ruolo Alitalia nell'ambito dell'alleanza SkyTeam. L'ipotesi di societizzazione e conseguente destrutturazione del gruppo Alitalia determinerebbe un ancor più forte squilibrio nelle eventuali alleanze europee e consegnerebbe di fatto il controllo del trasporto aereo italiano ad Air France, interessata esclusivamente all'acquisizione diretta ed indiretta del mercato domestico del nostro Paese e non ad una alleanza «con pari dignità» che preveda uno sviluppo reale del vettore italiano.

Tale fosco scenario sarebbe ancora più accentuato se si prevedesse non un'alleanza ma una fusione. Tale ipotesi è assolutamente da scongiurare in quanto Alitalia o meglio il mercato del trasporto aereo italiano sarebbe totalmente assorbito ed asservito a logiche che non possono prevedere una politica nazionale dei trasporti ma che, al contrario, produrrebbero lo sfruttamento intensivo di tale mercato, la negazione di qualsiasi ipotesi di integrazione tra le varie modalità di trasporto nel nostro Paese e la funzione di stimolo e di supporto che questo settore produce in altri ambiti industriali italiani.

Concludendo, signor Presidente, se è da considerare atto dovuto il prestito ponte per evitare il fallimento della compagnia di bandiera e positivo che tale misura non sia stata ostacolata dalla Commissione europea, è totalmente da respingere la privatizzazione di Alitalia entro un anno, che ha ricevuto il plauso fuori luogo del ministro Buttiglione.

Questo non costituirebbe – ripeto – un rilancio ma la svendita ad Air France, oltre a provocare un inaccettabile massacro sul piano occupazionale. Rifondazione Comunista sarà al fianco dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali che si battono per un vero piano industriale e per un intervento pubblico di rilancio che tuteli – tra l'altro – tutti i posti di lavoro esistenti.

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

PEDRINI (*Aut.*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è con non poca preoccupazione che ci si appresta a parlare di questo decreto-legge. Le preoccupazioni sono soprattutto dovute alla lettura della stampa di questi giorni e, in particolar modo, di questa mattina. Siamo di fronte ad una

responsabilità, quella di votare o meno questo decreto-legge che prevede la possibilità di uno stanziamento di 400 milioni di euro per Alitalia.

Vi sono aspetti preoccupanti: l'indicazione della possibilità di rientrare del prestito fatto, senza che siano specificate le capacità di restituzione. Se si fa un calcolo del fatturato attuale, del margine che bisognerebbe conseguire per avere la capacità di restituzione di questo prestito, credo che la risposta non potrebbe che essere preoccupante e negativa. Non solo: da una breve considerazione sull'andamento del traffico e sul conseguente margine di contribuzione, calcolato sui numeri attuali, risulta che la definizione di prestito sull'arco di dodici mesi può dare luogo a situazioni problematiche.

Se invece di limitarsi a semplici affermazioni si fa riferimento alle cifre e si analizzano i dati del traffico nazionale, paragonandoli a quelli relativi allo stesso periodo degli anni 2003 e 2004, se ne desume che il traffico è sceso di ben 5 punti percentuali con una minore capacità sul mercato. Analoga percentuale negativa si registra sulle tratte nazionali. Più o meno stabile, anzi con un 1,4 per cento in positivo, è il traffico intercontinentale, considerato però che gli aerei, rispetto alla dimensione totale della flotta, sono solamente 23, se ne deduce che una restituzione del prestito basata solo sulla capacità economica diventa problematica.

I problemi sono altri; non si può quindi non considerare con preoccupazione quanto si legge oggi, per esempio, su «La Nazione», laddove è scritto che il prestito dovrà essere accompagnato da un piano industriale che dovrebbe ricevere l'ok di Bruxelles e che, a grandi linee, è stato presentato da Cimoli alla commissaria europea De Palacio.

Questo Parlamento, a tutt'oggi, non ha un piano industriale a cui fare riferimento come fondamento per prendere una decisione. Ma ancora «La Nazione» dice che è un piano ancora non pubblico, ma che secondo la Commissione dovrà prevedere una «ristrutturazione» delle risorse umane e manifesta evidentemente la preoccupazione che si ritorni a parlare di un sacrificio che va a gravare praticamente solo sulle spalle dei lavoratori.

La verità è che il dibattito che si sta sviluppando nel Paese è solamente incentrato sulla privatizzazione senza una strategia di sviluppo dei trasporti. Così, allora, parlare di *hub* e di Malpensa senza avere un vettore su cui contare, che sviluppi questo aeroporto è una contraddizione in termini.

Ma soprattutto, la preoccupazione riferita ai lavoratori emerge dall'esame del rendiconto risultante da alcuni numeri tratti dai bilanci dell'Alitalia e delle altre maggiori compagnie europee. Ne vorrei citare solamente qualcuno, così da fare giustizia, una volta per tutte, di determinate affermazioni, dimostrando che in Alitalia non c'è un problema di esuberi, ci sarebbe semmai una necessità di assunzioni e di espansione per mettere la nostra compagnia in condizione di competere sul mercato internazionale.

Se prendo in esame i dati delle maggiori compagnie europee, leggo che il fatturato per aeromobile in Alitalia è di circa 25 milioni, mentre in altre compagnie è di 33 e 41 milioni; se esamino il numero di dipendenti per aeromobile, in Alitalia è di 120, mentre in altre grandi compagnie è di 244 e 173; mentre il fatturato per passeggero in Alitalia è solamente di 219 milioni, in altre compagnie è di 351 e 293 milioni di euro, ma il numero dei passeggeri per aeromobile in Alitalia e altre compagnie è lo stesso.

Allora, la crisi dell'Alitalia è riassumibile in una sola parola ed ha un solo significato: si chiama *revenue* e mancanza di capacità gestionale nell'aver un margine di contribuzione a pari dimensione di azienda, e quindi una mancanza di capacità di vendita e di recupero del margine di contribuzione.

Non si può dire, allora, che vi sia solo un problema di esuberi; semmai, vi è una mancanza di capacità gestionale delle risorse umane che produce una mancanza di capacità di incasso e di *revenue* medio per biglietto venduto, che porta alla crisi economica.

Il problema allora non è quello dei lavoratori, bensì dell'assenza di un piano strategico di riferimento che dia la possibilità di espandersi. Quando le aziende sono in crisi non si deve intervenire, come è stato fatto in alcuni momenti gestionali di una compagnia, solo con un'ottica ragionieristica. Una compagnia aerea non è un insieme di produzione come un complesso manifatturiero, nel quale si possono tagliare i singoli stabilimenti; essa è un sistema, nel quale se si interviene su un ramo si interviene sul sistema, che entra in crisi nella sua globalità.

Anche qualche capo-azienda delle ultime passate gestioni Alitalia ha detto che per mettere la compagnia in condizione di potersi sviluppare si dovrebbe immediatamente aumentare il numero degli aerei e degli investimenti, parlando di 40 unità. Ciò significa che ci dovrebbero essere altre 1.000 persone, dal momento che il rapporto con le macchine in Alitalia è di circa 4-5 equipaggi (mediamente sono 6 unità, anzi un po' di più, faccio un calcolo pessimistico); c'è evidentemente un'azienda che ha bisogno di assumere e di espandersi. Questo dal punto di vista delle condizioni gestionali dell'Alitalia.

Il secondo aspetto è che ci sono motivi di criticità nella gestione. Il problema non è capire quale ruolo dobbiamo attribuire all'Alitalia. Bisogna invece cercare di capire se è o meno un'azienda di dimensioni globali; bisogna capire cosa serve al Paese ed assicurare quello che nella nostra Costituzione è un diritto garantito dall'articolo 16 della nostra Carta costituzionale.

Si può fare a meno in un Paese come il nostro, dove i trasporti nella loro globalità non funzionano, di una compagnia come l'Alitalia, pensando quindi ad una eventuale privatizzazione senza avere un disegno strategico nel settore dei trasporti?

A mio avviso, bisogna fare attenzione in questo senso. Mi riservo, ma avrò bisogno di un tempo breve, d'intervenire nuovamente nella dichiarazione di voto finale. (*Applausi dal Gruppo Aut e del senatore Malabarba*).

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

RIPAMONTI (*Verdi-U*). Signor Presidente, il nostro Gruppo condivide l'idea e la necessità di mantenere al nostro Paese una compagnia di bandiera. Questo significa mantenere un polo di ricerca, di tecnologia e professionalità che probabilmente potrebbe anche contribuire a calmierare i prezzi dei servizi prestati.

Nel lontano e recente passato sono stati commessi errori, come la scelta dei due *hub*, la dismissione di linee e la ricerca di nuove linee non effettuate adeguatamente: ricordo che l'Italia non ha un collegamento diretto con la Cina, un Paese che ha un prodotto interno la cui crescita è misurabile a due cifre; inoltre, i costi del personale e dei servizi sono eccessivi.

Credo, tuttavia, sia opportuno perseguire questa strada e quindi che il prestito sia necessario e sia necessaria la garanzia dello Stato. Porrò tuttavia alcune domande, signor Presidente, affinché rimangano agli atti dell'Assemblea perché, nonostante questa nostra convinzione, il provvedimento al nostro esame pecca in relazione ad alcune condizioni di trasparenza e di conoscenza su cui il Parlamento non possiede tutti gli elementi necessari.

Sapevamo qual era la posizione del ministro Tremonti; ora sarebbe opportuno conoscere la posizione dell'azionista di maggioranza. Inoltre, il piano industriale 2004-2006 è ancora valido o è stato revocato? Anche su ciò il Governo responsabilmente dovrebbe rispondere in Aula.

Infine, signor Presidente, a volte ci chiediamo se non si stia procedendo verso una privatizzazione strisciante e surrettizia, attraverso il cosiddetto aumento di capitale, senza condizioni adeguate di trasparenza e di controllo, oppure se per contro si sia scelto di far fallire la società per poi svenderla.

Da questo punto di vista, sarebbe opportuno avere maggiori informazioni da parte del Governo. Comunque, signor Presidente, noi siamo favorevoli – ed insisto – perché questa procedura venga portata fino in fondo, perché si faccia di tutto per salvare la nostra compagnia di bandiera, anche se – ripeto – vi sono condizioni non adeguate riguardo alla conoscenza e alla trasparenza di alcune procedure.

Signor Presidente, concludendo, siamo contenti che il testo preveda la procedura competitiva per l'individuazione dei creditori finanziari; non comprendiamo invece perché nella relazione si faccia riferimento alla possibilità, nel caso in cui gli operatori finanziari non venissero scelti attraverso la procedura competitiva, di ricorrere ad una sorta di trattativa privata.

Questo comporta un rischio molto grave: avviare un processo di trattativa privata alla fine può favorire un soggetto piuttosto che un altro. Questo rischio è comunque superato perché abbiamo appreso in questi giorni dalla stampa che le banche interessate al prestito sono già cinque o sei.

Una volta tanto siamo contenti che il Governo abbia lavorato celermente per far esprimere la Commissione europea in tempi brevi; non siamo però contenti di ciò che la Commissione europea ha fatto sapere, cioè delle condizioni che saranno probabilmente poste in sede europea. Alcune condizioni, sono condivisibili, quali il tasso di mercato del prestito e la durata del prestito di sei mesi, prorogabile per ulteriori sei mesi; altre sono inaccettabili. Noi siamo europeisti convinti, ma riteniamo che non si possa avere una posizione supina nei confronti dell'Europa e della Commissione europea.

Non possiamo accettare l'imposizione della privatizzazione; vogliamo discutere delle modalità di privatizzazione, ma non può essere la Commissione europea a dirci che dobbiamo scegliere quella strada. Siamo inoltre decisamente contrari al fatto che la Commissione europea sottolinei la necessità di ridurre il personale; semmai sarà il piano industriale, che esamineremo con rigore quando sarà il momento, a dare indicazioni al riguardo, ma non possiamo accettare questa condizione capestro dalla Commissione europea.

Le nostre valutazioni saranno espresse più dettagliatamente in sede di dichiarazione di voto dalla senatrice Donati. (*Applausi dal Gruppo Verdi-U e del senatore Malabarba*).

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

FRANCO Paolo (LP). Signor Presidente, la Lega Padana è assolutamente contraria al decreto-legge per le motivazioni che mi appresto ad esporre e che un collega preciserà in fase di dichiarazioni di voto. Stiamo dando un grande esempio di assistenzialismo negativo, inutile, deleterio, ingiusto nei confronti delle altre forze produttive del Paese.

Intervenire con un prestito, cioè con una ricapitalizzazione nascosta nella forma di prestito, con questo stile di garanzia, rappresenta un sistema assistenzialista di vecchio stampo e una presa in giro.

È prevista una garanzia dello Stato per l'adempimento degli obblighi da parte di Alitalia S.p.A a fronte del prestito che alcune banche, che si faranno avanti celermente, rilasceranno alla compagnia di bandiera. Se non ci fosse questa garanzia nessun istituto di credito tirerebbe fuori un solo centesimo per finanziare un piano di ristrutturazione ancora sconosciuto e permettere ad Alitalia di adempiere alle proprie obbligazioni.

Questo denaro è ben lungi dal servire effettivamente ad un piano di ristrutturazione, ad un risanamento provvisorio in attesa della dismissione delle quote, che possa far intervenire qualche altra società o misura di ricapitalizzazione che tenga in piedi la compagnia aerea Alitalia.

In base alle modalità di concessione di questa garanzia, non esiste il beneficio della preventiva escussione da parte degli eventuali creditori. È questa un'altra ciliegina sulla torta: il provvedimento prevede che il creditore possa rivolgersi immediatamente allo Stato per il rimborso del prestito che Alitalia non sarà in grado di erogare.

Ebbene, anche questa condizione è volta a far sì che ci sia qualcuno che eroghi il prestito. In caso contrario, se ci fosse anche la difficoltà di dover agire in seconda battuta, quindi senza il beneficio della preventiva escussione, anche questo ulteriore vincolo porrebbe in forse la concessione del finanziamento.

Il decreto dice addirittura che i crediti della Stato nei confronti di Alitalia, derivanti dall'eventuale escussione della garanzia concessa, potranno essere soddisfatti soltanto al completo soddisfacimento degli altri creditori della società. Altra ciliegina, nel senso che anche questa è una *conditio sine qua non* per l'erogazione del prestito. Lo Stato, invece, che eroga il prestito dovrebbe essere garantito anche nei confronti di altri creditori verso l'Alitalia.

Anche in Commissione ci siamo detti, qualcuno poco fa ha anche citato alcune voci di bilancio della compagnia, che l'Alitalia in queste condizioni non ha la possibilità di restituire il prestito che le sarà concesso.

Detto che questa è una ricapitalizzazione che noi fingiamo essere la garanzia di un prestito, detto che è un ulteriore modo di fare assistenzialismo gratuito, con uno stile di governo che la Lega non condivide, arriviamo ad un breve esame di come si è giunti a queste condizioni e di ciò che succederà alla nostra compagnia, facendo un confronto con compagnie di bandiera di altri Paesi che la crisi, probabilmente originata da cause simili ma che non hanno avuto effetti così dirompenti come nel caso dell'Alitalia, l'hanno affrontata e risolta sia con la cessione nel tempo delle loro quote, sia, successivamente al 2001, con soluzioni, magari drastiche, come il fallimento, magari difficili, magari poco opportune, ma necessarie, soprattutto nei confronti delle forze produttive serie e capaci che esistevano in tali Paesi e che esistono nel nostro.

Oltre ad essere un provvedimento assistenzialista, iniquo ed ingiusto, questo al nostro esame costituisce una presa in giro nei confronti delle aziende che altrettanto soffrono della crisi e della concorrenza internazionale, le quali, non avendo la copertura morale – io la definisco immorale – di una proprietà pubblica (il 60-62 per cento ancora oggi), non possono usufruire dei vantaggi che questa garanzia di finanziamento concede alla compagnia di bandiera.

Una compagnia di bandiera non ha ragione di esistere se non è in grado di trovare, all'interno delle proprie risorse e del proprio sviluppo, le opportunità di crescita, che sono la condizione fondamentale affinché una gestione diventi redditizia.

A queste aziende stiamo dicendo che il peso fiscale, che comunque questo Governo vorrebbe e, mi auguro, a quanto abbiamo sentito anche oggi, vorrà rendere più leggero, riguarda solamente loro; che le contabilità gestionali che permettono di fare, con dei piani di lungo termine, dei programmi seri, competono solamente a loro. Infatti, anche in questo caso, come in quello del policlinico «Umberto I», a fronte di promesse («faremo, presenteremo, diremo come e dove spenderemo i soldi»), aspettiamo che un piano di ristrutturazione ci venga consegnato.

Per lo meno, c'è stato il buon gusto di evitare di mettere in piedi in quattro e quattr'otto alcune proposte tanto per giustificare questo finanziamento. Ci possono essere – per carità! – due soluzioni, una che arrivi a prevedere anche il fallimento della compagnia di bandiera, l'altra (che è quella che noi avremmo preferito, invece di trovarci sempre nelle pastoie burocratico-sindacal-politiche, che riguardano tutte le partecipazioni dello Stato) di un assetto della compagnia di tipo privatistico, come è avvenuto nel caso Parmalat o di altre grandi industrie in crisi, naturalmente tenuto conto della loro specificità e della necessità di non depauperare il patrimonio industriale italiano nel suo insieme, indipendentemente dal fatto che sia pubblico o privato.

Anche in questa circostanza si sarebbero potuti trovare strumenti che riguardassero la società Alitalia nel suo complesso, muovendosi nella direzione di mantenere il più possibile i livelli di occupazione e i servizi offerti dalla compagnia, che, bene o male, devono essere assicurati.

Non è certo per una questione di principio che si deve ritenere che l'Alitalia debba crollare o debba essere cancellata. Si sarebbe però dovuto pensare ad un intervento serio, economicamente fondato, che, sullo stile di quello attuato nel caso della Parmalat e di altri grandi gruppi nel passato, avrebbe potuto condurre, attraverso un ridimensionamento dell'Alitalia o altre soluzioni di cui a questo punto è inutile parlare, ad una rivisitazione del trasporto aereo pubblico, allo scopo di renderlo davvero conveniente e in grado di sopportare la concorrenza internazionale.

Così non è stato. Abbiamo sentito anche oggi che, a fronte di un sì condizionato a questo imbroglio, l'Unione Europea chiede un ridimensionamento del personale, individuando quindi in tale fattispecie grossa parte dei problemi dell'Alitalia.

Ebbene, anche nei confronti di questa possibilità si è detto di no. Pertanto, ho motivo di credere, la Lega Nord ha motivo di credere che questi siano davvero soldi gettati via, che si prenda in giro chi ha lavorato correttamente e che non si riuscirà a fare altro che a procrastinare di pochi mesi una situazione che si è venuta a creare non certo dal 2001, ma molto tempo prima, con una gestione basata sempre sui soliti criteri assistenzialistici.

Il voto contrario che noi esprimeremo su questo decreto – come specificherà un collega in sede di dichiarazione di voto – ritengo che sarà un voto di dignità. Io sono convinto, come del resto ho già sentito, che non ci sarà questione di destra o di sinistra, di Governo o di opposizione, ma la Lega Nord non può che ribadire per l'ennesima volta che nei confronti del perdurare di questo modo di fare Stato, di gestire l'economia pubblica, non c'è una contrapposizione politica, un progetto alternativo. Stamattina, in presenza del Presidente del Consiglio, avevamo avuto un'impressione diversa, mentre ora si percorre di nuovo la solita strada del solito sistema iniquo, assistenzialista e inutile.

E allora, se queste sono le condizioni in cui questo Parlamento e questa maggioranza ritengono di dover continuare ad intervenire nella politica economica, penso di poter affermare che la Lega Nord, che sta dalla parte di chi ogni mese paga correttamente le imposte, non può che essere fortemente e assolutamente contraria a questo provvedimento. (*Applausi dal Gruppo LP e del senatore De Paoli*).

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

SCALERA (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, c'è una riflessione profonda che accompagna l'approvazione da parte di Bruxelles del prestito ponte per il salvataggio di Alitalia; una realtà che avvia indiscutibilmente le procedure di erogazione del finanziamento da parte di un *pool* di banche coordinate da Mediobanca.

Anche noi avevamo giudicato corretto il provvedimento, proprio perché emanato sulla base delle condizioni previste dalle norme europee in materia di salvataggio e ristrutturazione delle imprese in difficoltà, ma purtroppo alla carota del prestito l'Unione Europea unisce il bastone dell'obbligo a privatizzare entro sei mesi o al massimo entro un anno la società.

Quest'obbligo è, cari colleghi, assolutamente inedito e segna la misura della confusione del nostro Governo, incerto fino all'ultimo sulla strada da imboccare. Finora, infatti, gli aiuti alle società pubbliche in crisi non avevano mai previsto questa condizione umiliante per lo Stato che li eroga.

La scelta di Bruxelles suona come uno schiaffo al Governo Berlusconi, il quale, all'indomani del cambio al vertice, aveva dichiarato uno stop alla privatizzazione di Alitalia, uno stop che cambiava bruscamente lo scenario operativo del nuovo *board* della compagnia.

Qui emerge indiscutibilmente il limite dell'azione di questo Governo, sempre segnata dall'emergenza e mai assistita dalla luce di una prospettiva credibile di risanamento della nostra compagnia di bandiera. Quella che qualcuno ha definito la «flebo» del prestito non serve a molto, se non per avviare il piano di rilancio, poiché il nostro Paese ha bisogno di una compagnia area nazionale. Una compagnia che forse, entro l'anno, sarà o potrebbe essere acquistata a prezzi di assoluto saldo da parte di qualche società straniera.

Infatti, il prestito ad Alitalia avviene al buio, in assenza di un'iniziativa strutturale sulla compagnia. E se questa boccata d'ossigeno consente all'Alitalia di affrontare, seppure in via transitoria, le gravi difficoltà finanziarie in cui versa, questa fase poteva e doveva essere utilizzata per impostare ed avviare concretamente il piano industriale e la strategia di ristrutturazione.

Cosa ben diversa è la sostanziale svendita di un'azienda in profonda crisi dalla privatizzazione di un'azienda con serie prospettive di rilancio.

Si può dire no a questa privatizzazione? La Margherita crede di no. Senza la privatizzazione di Alitalia salta il piano di fusione con Air France e KLM, che vogliono come *partner* una compagnia guidata dalle regole del mercato e non da quelle della politica. Quindi, Alitalia va privatizzata, ma ci sono diversi modi per arrivare a questo traguardo.

Occorre intanto avviare la soluzione di squilibri che si traducono giorno dopo giorno in elevate perdite correnti, in un sostanziale indebolimento progressivo del gruppo e della sua capitalizzazione in Borsa.

Senza alcuna indicazione del Governo, evidentemente incapace di mettere d'accordo la sua maggioranza su questa delicata emergenza (come ha manifestato anche l'ultimo intervento al quale abbiamo assistito), il nuovo vertice Alitalia si trova ora ad affrontare gli stessi problemi di prima, con un orizzonte temporale molto ristretto. Dovrà necessariamente rilanciare il progetto di unione con Air France e KLM: ma restano da indicare strategie e soluzioni economiche ed imprenditoriali che consentano ad Alitalia di rapportarsi ai *partner* francesi ed olandesi con i conti a posto.

I capitali investiti, quindi, per non essere sprecati, devono servire per un progetto strategico di sviluppo, unica prospettiva possibile per un rilancio credibile e per un risanamento duraturo. E devono indicare il tipo di sviluppo che nel nostro Paese deve avere, come risorsa strategica, il trasporto aereo.

Nei bilanci Alitalia il settore con il rosso più profondo è proprio quello del trasporto aereo, con una perdita operativa di 376 milioni di euro: in pratica l'intera perdita operativa del gruppo, che assomma sostanzialmente a 379,5 milioni di euro, viene dal cielo. Questa è la dimostrazione direi più lampante che anche concentrandosi sulla sola Alitalia Flight il gruppo non si libererebbe dei problemi veri del suo bilancio.

È necessario accompagnare a questo prestito altri interventi diretti ad eliminare gli extracosti presenti nel sistema aeroportuale, a partire innanzi tutto da quelli che gravano sui prezzi dei carburanti. È questo un dato spesso trascurato nell'ambito delle analisi; nei nostri scali il costo del carburante è circa il 20 per cento più alto che nel resto d'Europa, perché vengono applicati balzelli aggiuntivi che fanno alzare il prezzo portandolo a livelli incompatibili con la competitività del sistema nazionale.

In sostanza, il Governo dovrà individuare urgentemente soluzioni operative in grado di portare all'abolizione di questi sovrapprezzi non rispondenti a logiche economiche di remunerazione dei costi, allineando così il corrispettivo per il rifornimento di carburante in Italia a quello degli altri Paesi europei; una prima semplice risposta per iniziare ad affrontare con rapidità la cura del coraggio (di cui Alitalia ha bisogno), quel percorso difficile che disegna ancora un futuro inesplorato e complesso.

Sarà poi il collega Veraldi, nella sua dichiarazione di voto, ad approfondire i motivi del voto favorevole della Margherita, un voto che al momento vive, è bene sottolinearlo, signor Presidente e colleghi, soprattutto ed esclusivamente come un atto di grande fiducia. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U. Congratulazioni*).

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

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, la mia opinione sulla misura relativa al prestito ponte con cui ci accingiamo a rimpinguare le casse dell'Alitalia per un quantitativo di 400 milioni di euro è positiva. Traggo quest'opinione dall'aver ascoltato direttamente quel che ci ha detto, in una recentissima audizione nelle Commissioni riunite lavori pubblici e bilancio, l'amministratore delegato di Alitalia.

Il nuovo amministratore delegato, che si è insediato qualche settimana fa, ci ha descritto la seguente situazione: nel mese di febbraio vi erano in cassa circa 600 milioni di euro; vi sono adesso, nel mese di giugno, meno di 200 milioni di euro. Questa situazione rende la condizione di cassa dell'Alitalia pressoché insostenibile. Egli ha aggiunto che, a causa di ciò, si stanno sopportando costi aggiuntivi impropri. I fornitori diventano più aggressivi: non solo minacciano di non tener fede ai contratti, ma applicano interessi che salgono di settimana in settimana.

Di fronte a questa situazione è materialmente messa in discussione la continuità aziendale. Che cosa vogliamo fare, ci chiede Cimoli, portare i libri in tribunale adesso o consentire quell'itinerario positivo di redazione di un nuovo piano industriale con il quale l'Alitalia si potrà presentare al mercato e alla clientela rinnovata e rafforzata?

Credo che messa così la questione non possa che avere una risposta: il prestito ponte è indispensabile e, poiché per negoziarlo con le banche nella condizione che ho descritto occorre un garante, è giusto e necessario che la garanzia sul prestito ponte, e non il prestito, provenga dallo Stato.

Dunque, il prestito viene dal mercato e dovrà essere ottenuto mediante una gara tra banche per ottenere la migliore condizione.; la garanzia viene da questo decreto-legge.

Non è, quindi, senatore Franco, né un finanziamento né una ricapitalizzazione; si tratta di un prestito che l'Alitalia dovrà restituire rapidamente in dodici mesi. Può darsi che non ce la faccia, può darsi che le condizioni nelle quali l'Alitalia opererà siano tali da non permettere questa restituzione. Ebbene, noi ci troveremo allora di fronte alla concreta conclusione della storia economica dell'Alitalia, però non possiamo essere proprio noi quelli che non aprono uno spiraglio.

Credo che la nostra Assemblea faccia bene a consentire la garanzia pubblica nelle forme in cui il decreto la individua. È curioso, infatti, che si voglia fornire una garanzia e poi il garante pretenda di essere il primo ad avere la restituzione della garanzia medesima. Quale sarebbe la banca disposta a finanziare una garanzia di questo genere, se sa che il garante non rischia con il garantito? In tutte le situazioni il garante rischia con il garantito. Noi ci stiamo assumendo qui un rischio.

Ho sentito l'intervento del senatore Franco e vorrei capire se questa gravissima divisione nel Governo rende poi l'Esecutivo incapace di operare nel prosieguo. Infatti, le parole del senatore Franco sono solo l'eco di altre, più gravi e più pesanti, pronunciate dal ministro Maroni.

Fra l'altro, il ministro Maroni sull'Alitalia dispone di poteri, interviene direttamente, è parte della trattativa sindacale, agisce sul terreno degli ammortizzatori sociali. Se l'opinione del senatore Franco è l'opinione del ministro Maroni, cioè che l'Alitalia deve essere lasciata fallire, vorrei capire qual è l'autonomia e la neutralità del Governo mentre affronta la trattativa sulla ristrutturazione.

Ho sentito qui un argomento: il prestito da solo non risolve la condizione dell'Alitalia. È naturale, la può risolvere il piano industriale che è in redazione. (*Commenti del senatore Peruzzotti*). Il piano è in redazione, c'è stato detto dall'amministratore delegato scelto da voi, non da noi! (*Commenti dal Gruppo LP*). Ripeto: da quello scelto da voi!

Cimoli ci ha detto: il piano è in redazione, lo presenteremo entro la fine del mese. Certo, ma io mi domando: Cimoli è il responsabile del trasporto aereo italiano? Cimoli è il direttore generale dell'Aviazione civile? No! Il piano andrebbe fatto entro una cornice strategica dettata dal Governo; a sua volta, il Governo dovrebbe parlare di trasporto aereo attraverso il suo Ministro dei trasporti: lo vedete forse presente nei banchi del Governo? Non lo vedete qui, non lo abbiamo visto nella nostra Commissione e nemmeno nella Commissione bilancio.

Il Governo, per bocca del suo responsabile del trasporto aereo, non ha voluto dirci quali sono le linee strategiche secondo cui deve muoversi l'Alitalia per il piano di risanamento. Sono queste deresponsabilizzazioni a preoccuparci.

PERUZZOTTI (LP). E allora non votare il provvedimento!

BRUTTI Paolo. Sono questi gli aspetti che oggi ci preoccupano come ci preoccupavano ieri, quando giocavate ad impallinare gli amministratori delegati, senza dire in quale direzione bisognava mandare il progetto di risanamento dell'Alitalia.

Le idee di Lunardi su questo argomento ci sono sconosciute: ogni tanto rilascia un'intervista, fa una dichiarazione dalla quale si capisce che dispone di qualche idea, ma non la porta in discussione. Alcune delle idee che avanza sono sbagliate e vorremmo contestarle, ma vorremmo sentirle enunciate con assunzione di responsabilità politica, non ricavarle da una intervista o da una dichiarazione.

Fino ad oggi non abbiamo sentito dal Governo alcuna proposta organica: Alitalia nuota in questa condizione di indeterminazione. Ho appena sentito parlare il ministro Buttiglione, il quale ha tanti meriti, ma certamente non mi sembra gli si possa attribuire una responsabilità sul trasporto aereo e sulla situazione dell'Alitalia.

Il ministro Buttiglione dice che ha presentato il piano all'Unione Europea dove, in una conversazione con la commissaria De Palacio, ha assicurato che il piano avrà certe linee, che si muoverà verso la privatizzazione, l'individuazione di esuberanti e di spezzettamenti. Esuberanti, esternalizzazioni, privatizzazioni? Ma da dove emergono queste linee? In quale documento del Governo, in quali analisi e valutazioni le ritroviamo?

Senatore Cicolani, lei parlerà dopo di me: dove abbiamo mai visto tutto ciò? Perché allora si lasciano filtrare queste idee e si avvelena il clima intorno a questa situazione?

Vi è un problema a cui avremmo dovuto tutti insieme fornire una risposta: la questione delle condizioni di sistema del trasporto aereo perché – come voi sapete, o forse no – nella catena del valore del trasporto aereo tutti guadagnano meno il vettore: guadagnano l'ENAV, gli aeroporti, i trasportatori, i fornitori di carburante, eccetto l'Alitalia. Questo potrà anche dipendere da difficoltà ed incapacità di gestione della compagnia, ma dipende sicuramente da condizioni complessive di sistema. Questo doveva essere affrontato con la riforma del sistema del trasporto aereo e dell'aviazione civile.

Il Governo si è impegnato a realizzare questa riforma, subito dopo il gravissimo incidente di Linate che aveva messo in evidenza una drammatica carenza proprio nel sistema complessivo del sistema aereo. Questa riforma ancora non c'è; non vede la luce, è insabbiata ormai da due anni e mezzo circa alla Camera. E questa mancanza aggrava la situazione dell'Alitalia.

Di questo chiamo a rispondere, in qualità di responsabile, il ministro Lunardi: perché questi ritardi, queste attese, ed una visione puramente aziendale della situazione dell'Alitalia? L'Alitalia sta nella situazione attuale non solo per incapacità aziendale ma anche per motivi generali e di sistema.

In conclusione, dobbiamo esprimere un parere favorevole al provvedimento, spingere perché entro la fine del mese si giunga alla redazione conclusiva del progetto di riorganizzazione aziendale.

Dobbiamo discutere di questo progetto con una posizione che impegni il Governo, una posizione che non sia come quella che il Governo ha assunto quando ci fu presentato il piano industriale di Mengozzi, tenuto sulle nostre scrivanie per due mesi circa, senza che nessuno dell'Esecutivo si presentasse ad illustrarlo con senso di responsabilità.

Dobbiamo, inoltre, procedere celermente perché sopra l'Alitalia volano dei corvi che aspettano il momento in cui la compagnia esali l'ultimo respiro per comprarla a quattro soldi.

E allora a me viene in mente un nome. Senatore Franco, lei ricorda il nome di Eurnekian? L'armeno-argentino che trespava nell'ombra con Bonomi, presidente dell'Alitalia da voi designato, per comperare con quattro soldi l'Alitalia, qualora essa si fosse trovata in una condizione praticamente fallimentare?

Questi corvi seguitano a volare; anzi, non sono corvi, sono avvoltoi. Il provvedimento che stiamo per varare, li scaccerà lontano per qualche settimana. Spero che questo provvedimento divenga legge (*Commenti dal Gruppo LP*) e che questi uccellacci del malaugurio possano essere mandati via. (*Applausi dai Gruppi DS-U, Mar-DL-U, Verdi-U e Misto-RC*).

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

* CICOLANI (FI). Signor Presidente, colleghi, mi auguro – e rispondo al senatore Brutti – che questi uccellacci siano cacciati via e che il provvedimento in esame consenta effettivamente un piano di risanamento dell'Alitalia.

Tuttavia, se guardiamo in faccia la realtà, notiamo che essa è un po' più complessa di quella descritta dal senatore Brutti; sarebbe bello, ma purtroppo non è vero, se con un'azione più incisiva del Governo si riuscisse a risanare un'impresa che pur con un ottimo fatturato annuo perde da diversi anni una quantità di danaro veramente ingente.

Malgrado questo, l'Alitalia è un'azienda che deve essere aiutata, per una serie di ragioni. La prima di tali ragioni è che, più di tutte le altre, i vettori di trasporto aereo sono aziende di sistema e fanno parte di una filiera complessa. Il processo di liberalizzazione, che – lo dico rivolgendomi al senatore Malabarba – è stato scelto come processo di trasformazione economica dall'Europa e sul quale mi pare sia estremamente difficile tornare indietro, fa capo a tutti gli attori (Governo, sindacato, lavoratori, eccetera) di attuare e attivare quelle modifiche comportamentali, riorganizzazioni, atteggiamenti mentali e culturali che possono portare a un ammodernamento reale del sistema.

Caro senatore Brutti, nel condividere molte delle sue affermazioni, mi permetto di dire che al suo ragionamento manca una parte sostanziale, che è proprio questa: nel risolvere il problema dell'Alitalia non possiamo continuare ad eludere i problemi più complessi, meno popolari, ma che forse sono quelli più veri. Ne citerò alcuni.

Vi sono stati errori commessi nel passato e non mi interessa dire se dal centro-destra o dal centro-sinistra; mi riferisco, ad esempio, all'obbligo per Alitalia di alimentare un secondo *hub* del Paese, che è stato un errore drammatico per la compagnia. Se non diciamo questo, eludiamo una delle verità che sono una delle cause dell'attuale crisi dell'Alitalia.

Il processo di privatizzazione e il tentativo fallito di accordo con la KLM tre anni fa oggi avrebbero consentito di avere una compagnia di dimensioni maggiori, quindi con una massa critica maggiore e con una forza finanziaria maggiore, che avrebbero consentito di muoversi da quel punto morto in cui si trova l'Alitalia, che è talmente grande da essere condizionante nel sistema economico del nostro Paese, ma purtroppo ancora troppo piccola per poter conseguire quella politica di rilancio che permetterebbe in parte di affrontare dalla parte dei ricavi l'attuale problema del non pareggio dei conti. Questo problema va certamente affrontato anche attraverso la capacità della compagnia di acquisire nuovi traffici, nuovi commerci, di alimentare nuove linee.

Sotto questo profilo è assolutamente indispensabile accedere a quel disegno che il Governo ha configurato e che è stato solo rimandato. Lo verificheremo, immagino, nel nuovo piano industriale che stiamo aspettando tra qualche settimana relativo all'incontro tra Air France, KLM e

Alitalia, preconditione del quale è un'ulteriore privatizzazione dell'Alitalia stessa.

Credo che dobbiamo andare rapidamente verso questa ipotesi che consentirà alla compagnia di non indebolirsi ulteriormente e quindi di non indebolire il sistema aeroportuale del nostro Paese e il retroterra economico che da esso è servito e probabilmente consentirà, come sarebbe accaduto nell'incontro con KLM, anche un diverso utilizzo dell'aeroporto di Malpensa facendolo diventare una risorsa ulteriore del sistema del trasporto aereo del nostro Paese e non un *handicap*, come è oggi, per la nostra compagnia di bandiera.

Non dobbiamo dimenticare che siamo parte di un sistema europeo e mondiale e quindi non dobbiamo far finta di non vedere quello che è successo alle compagnie di altri Paesi europei. Ormai sono quasi tutte più avanti nel processo di privatizzazione rispetto all'Alitalia, molte sono completamente privatizzate e quindi se questo è vero, come è vero, non possiamo fare battaglie di retroguardia che ritarderebbero un processo ineludibile che prima viene attivato e prima può portare il contributo sostanziale alla soluzione di un problema che riguarda 20.000 famiglie e soprattutto tanta parte del sistema economico del nostro Paese. Si pensi soltanto che nella regione Lazio il sistema del trasporto aereo incide per l'11 per cento del PIL.

Queste ritengo siano le riflessioni che devono accompagnare questo prestito che, condivido quanto è stato detto fino ad ora, è stabilito nella misura corretta, per dare un contributo vero anche laddove si indica che la restituzione di questo prestito è secondaria rispetto alle obbligazioni che l'Alitalia ha nei confronti di altri creditori e fornitori.

Ciò consente alla compagnia un po' di respiro per continuare a vivere una vita normale e per traghettare verso una diversa configurazione. Sono convinto che all'interno del nuovo piano industriale dell'Alitalia, le cui linee non possono essere altre che quelle appena citate, il Governo farà la sua parte, così come era disposto a farla qualche mese fa, nell'ambito degli aiuti che il sistema del trasporto aereo può dare ai vettori. Ricordiamo peraltro che ciò è solo in parte a vantaggio di Alitalia, essendo a vantaggio dell'intero sistema vettoriale del Paese.

Con queste riflessioni aggiuntive rispetto agli interventi fin qui svolti, preannuncio il voto favorevole di Forza Italia al provvedimento, auspicando che la garanzia sul prestito serva veramente alla compagnia di bandiera per uscire dalle secche in cui si trova. (*Applausi dei senatori Salzano e Chirilli*).

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Menardi.

MENARDI, *relatore*. Signor Presidente, credo che il tono tutto sommato pacato con cui si è svolta la discussione generale sia emblematico della consapevolezza con cui questo ramo del Parlamento affronta un argomento particolarmente spinoso.

Vorrei subito replicare al senatore Paolo Brutti che l'assenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti deve essere letta non già nel senso delle considerazioni da lui svolte, bensì nel senso che la questione dell'Alitalia non si risolve in un problema meramente trasportistico, tant'è che in questi mesi è stato affrontato da tutte le parti e, purtroppo, in maniera non sufficiente.

È evidente che questo tema è stato connotato in modo preponderante dall'aspetto occupazionale, di cui si è parlato molto anche nella nostra discussione. Le preoccupazioni dei colleghi che sono intervenuti erano per la maggior parte riferite a questo problema.

A mio avviso, non può esserci una strada diversa rispetto a quella percorsa dagli altri vettori per risolvere il problema dell'Alitalia. Se esiste una originalità è quella cui ha fatto riferimento il senatore Franco, chiedendo una strada diversa rispetto alla semplice esposizione di un piano industriale da prendere o lasciare.

È proprio questa strada che, con grande fatica, negli ultimi mesi è stata prospettata, cercando una soluzione che tenesse conto degli aspetti occupazionali, garantisse il sistema industriale del Paese mantenendo all'Italia il vettore di bandiera e si facesse carico della necessità, presente a livello mondiale, di trovare una sinergia all'interno dell'organizzazione aziendale.

Va da sé che alcuni esuberanti e alcune esternalizzazioni ci saranno e si dovrà poi arrivare alla soluzione adottata in tutta Europa: una lenta, ma non procrastinabile privatizzazione.

Su questo tema non ho mai sentito, né il Governo e tanto meno il Presidente del Consiglio, dire che l'Alitalia non sarebbe stata privatizzata. Ciò sarebbe stato contro la logica e contro le linee programmatiche generali del Governo. Anzi, ricordo che da sempre è stato detto che progressivamente si sarebbe dovuti giungere ad una privatizzazione. Gli stessi accordi internazionali, citati poco fa, con KLM e Air France, debbono andare in questa direzione, ma ciò sarà possibile solo se il Tesoro diminuirà in modo consistente la propria presenza nel capitale dell'Alitalia.

Certo, è necessario che il Parlamento arrivi alla definizione, come noi auspichiamo – in questo mi unisco alle considerazioni del senatore Paolo Brutti – nel più breve tempo possibile e per tutti i vettori che operano nel nostro Paese, delle condizioni di sistema, importanti soprattutto dal punto di vista della sicurezza di chi opera nel Paese, ma non determinanti e condizionanti per la situazione economica complicata in cui si è trovata e in cui si trova oggi l'Alitalia.

Per quanto riguarda il prestito che ci accingiamo a garantire, è evidente – e in questo ha ragione ancora il collega Brutti – che nel momento in cui ci fosse l'escussione del prestito, il garantito dovrà essere parte integrante con chi garantisce, perché viaggiano insieme.

Ma questa è la ragione della richiesta che avanziamo al Parlamento di offrire una garanzia. In caso contrario, non si sarebbe neanche posta la necessità di questo decreto-legge, con il quale offriamo una possibilità alla compagnia di bandiera di traghettare in modo – definiamolo così –

indolore verso una prospettiva di risanamento. Questa è una strada alternativa alla brutale presentazione di un piano di ristrutturazione rigido, che tutte le altre compagnie hanno perseguito nel risanamento della loro situazione economica.

Sono convinto che il piano industriale, che l'amministratore Cimoli si è impegnato a presentare entro il mese di luglio, non potrà che contenere tutti i provvedimenti utili per far sì che questo prestito ponte possa essere restituito dalla compagnia di bandiera, quindi non venire escusso, e che il Paese possa continuare a vantare una compagnia tutta italiana.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Izzo.

IZZO, *relatore*. Signor Presidente, alla luce del dibattito che si è svolto su questo provvedimento, che ha mostrato una sua conoscenza valida e profonda, ma anche una diversità di posizioni, dovuta più a dei preconcetti che non ad una visione serena del problema che ci affligge, anch'io vorrei fare qualche considerazione in sede di replica.

Non condivido la preoccupazione, che voglio sperare sia del tutto peregrina, del ministro Buttiglione, il quale, parlando a Bruxelles, avrebbe più o meno detto: «Adesso abbiamo salvato l'Alitalia, ma non so se salveremo l'Italia circa la copertura del prestito».

Sono convinto che l'Alitalia, con un piano industriale degno di tale nome, che sia diverso da quello che è stato avviato ma non praticamente attuato negli anni passati, potrà avviare a soluzione i problemi che l'affliggono e anche avviare un'azione complessiva di rilancio.

E allora, al di là del chiarimento che abbiamo già avuto con il collega Brutti circa l'equivoco che si determinava sul nome, quella mia considerazione finale a proposito della garanzia data dallo Stato era ed è una preoccupazione, ma più che altro un augurio.

Certo, io condivido le preoccupazioni del collega Malabarba quando fa cenno alla necessità di salvaguardare i posti di lavoro. Anche noi come maggioranza di centro-destra, come pure il presidente Berlusconi, ci siamo sempre posti questo problema, e soprattutto in questa occasione l'emana-zione di un decreto-legge che garantisce 400 milioni di euro in via assoluta (e anche con la possibilità della postergazione, se eventualmente, ahimè – ma credo che questo non accadrà – l'Alitalia dovesse trovarsi in una situazione di difficoltà) ci mette certamente nelle condizioni di esaminare il profitto e i conti economici.

Io mi auguro che i tagli che si ipotizza di fare, che sono stati espressamente indicati dalla commissaria De Palacio, sia pure in via del tutto prioritaria (e che certamente ella non potrà determinare, essendo soltanto un commissario europeo), siano esaminati in tutta serenità ricercando la possibilità di distinguere una serie di settori ed evitando di parcellizzare l'azienda, così da determinarne il rilancio e quindi poter conservare i posti di lavoro. Ma questi possono essere difesi soltanto nella misura in cui si riuscirà a conseguire un utile e certamente la compagnia di bandiera, non dovrà, solo per il fatto di essere di proprietà dello Stato per il 62 per cento

(ma l'obiettivo è una riduzione al 50 per cento della quota totale), limitarsi a mantenere l'occupazione senza nello stesso tempo operare per il suo rilancio.

Pertanto, concludendo il mio intervento, voglio ribadire il pieno convincimento dei relatori di maggioranza nell'appoggio pieno a questo provvedimento, che non serve soltanto a tranquillizzare i dipendenti e a rimpinguare le casse dell'Alitalia che si ritrovano a corto di disponibilità, ma è assolutamente opportuno in quanto consente la ricapitalizzazione e quindi il rilancio dell'azienda, nonché il pagamento dei creditori.

Pertanto, ribadisco il mio fermo e determinato convincimento della bontà del provvedimento. Mi dolgo per la posizione della Lega, che nasce da un diverso ragionamento; comunque, il distinguo che si sta determinando su questo provvedimento, che è certamente un distinguo di maggioranza, ha origine da posizioni specifiche riferite al provvedimento stesso.

Questa è la capacità della nostra democrazia e la libertà all'interno della Casa delle libertà, che si chiama così proprio perché al suo interno vi è assoluta libertà di posizionarsi in maniera diversa su specifici provvedimenti, mentre vi è unità rispetto all'obiettivo dell'occupazione e all'attuazione del programma del Governo Berlusconi. (*Applausi dal Gruppo FI e del senatore Salzano. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

Se poi il ministro Buttiglione, qui presente, vorrà aggiungere dei dettagli o delle spiegazioni, potrà sicuramente farlo.

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, approfitto della presenza del ministro Buttiglione, che potrà rispondere ad alcuni rilievi avanzati in ordine all'incontro avuto con il commissario europeo De Palacio.

Posso già anticipare – lo avrete letto sui giornali – che la formalizzazione del parere della Commissione arriverà il 20 luglio e quindi, come credo ci anticiperà il ministro Buttiglione, questo incontro è stato doveroso per indicare al commissario competente le linee relative al provvedimento che è stato adottato e di cui oggi stiamo discutendo, nonché per rafforzare i contenuti e gli obiettivi del piano industriale connesso al provvedimento in esame.

Mi limiterò ad una breve replica riferita ad alcuni aspetti che sono stati toccati.

Il primo è quello relativo all'esigenza di un decreto-legge in questa materia. Al riguardo, mi permetto di rinviare alcuni colleghi, anche della maggioranza, che legittimamente hanno sollevato delle critiche, al comportamento che altri Paesi e altri Governi hanno adottato allorché sono state messe in discussione grandi imprese partecipate dallo Stato.

Oggi, tanto per fare un esempio concreto, nella stessa pagina di un importante quotidiano economico, in cui si dà ragione di questo incontro tenutosi tra i rappresentanti del Governo italiano e il commissario De Pala-

cio, si parla della ricapitalizzazione di un gruppo importantissimo, la Alston, laddove il Governo francese è intervenuto con una ricapitalizzazione non secondaria perché riteneva necessario e doveroso, appunto, intervenire in quella direzione.

Allora, è evidente (e ne abbiamo tratto conferma dagli interventi di chi oggi brillantemente ha sostenuto questa tesi) che il Governo italiano non poteva rimanere indifferente di fronte a una situazione che coinvolgeva la compagnia di bandiera e che riguardava – com'è stato giustamente ricordato – 20.000 dipendenti e 20.000 famiglie.

Vorrei però anche sottolineare, rispetto ad alcuni accenni critici che vi sono stati, che questi accenni devono almeno essere divisi equamente. Ci sono stati probabilmente, nei confronti della vicenda Alitalia, atteggiamenti quanto meno di distrazione che sono perdurati nel tempo, sia da parte di chi ne ha avuto la responsabilità manageriale, sia da parte di chi (e non ho difficoltà a metterci anche il nostro Ministero, per quanto ci riguarda) ha ritenuto che le capitalizzazioni che via via erano state effettuate fossero di per sé sufficienti a creare il circolo virtuoso della redazione del piano industriale.

Obiettivamente questo non è accaduto, né con il Governo passato né, purtroppo, recentemente, quando si è intervenuti direttamente nella speranza che quel piano industriale incontrasse l'accordo dei sindacati e di tutti i protagonisti di questa vicenda e potesse rilanciare l'Alitalia.

Vorrei qui fare una riflessione rivolgendomi agli amici della Lega. Sono legittime le critiche che sono state avanzate dal senatore Paolo Franco, ma mi chiedo: sotto il profilo dell'opportunità e del tentativo di salvaguardare – attenzione – gli interessi dell'Alitalia e la partecipazione maggioritaria nel capitale Alitalia, era più corretto andare verso un fallimento, immaginare una procedura concorsuale di grandi imprese in crisi all'interno di un settore tanto delicato e tanto difficile come quello aereo, o non era forse più corretto, bilanciando gli effetti anche nei confronti della partecipazione dello Stato, accordare un prestito che permettesse di verificare, di approfondire definitivamente, anche con il cambio dei vertici, se c'era (ecco l'interrogativo) una strada per ristrutturare il gruppo Alitalia e quindi per far riprendere valore anche alla partecipazione dello Stato, e quindi intervenire con una ricapitalizzazione che coinvolgesse i privati?

Presidenza del vice presidente CALDEROLI

(Segue **CONTENTO**, sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze). Lo hanno detto in molti, tranne forse qualche eccezione: le compagnie di bandiera, le più importanti, tranne forse pochissime, sono tutte a

partecipazione prevalente di capitale privato e probabilmente qui insiste l'equivoco su cui i Governi precedenti hanno avuto atteggiamenti un po' rinunciatari e – perché no? – forse anche il nostro, in quanto doveva forse immaginare prima che l'esigenza era quella di coinvolgere realmente i privati all'interno di un piano di ristrutturazione credibile.

Ho l'impressione che il ministro Tremonti (e rispondo a uno degli interrogativi che sono stati rivolti) abbia espresso la sua posizione e lo abbia fatto nel preciso istante in cui ha predisposto il decreto-legge che è al nostro esame.

Si tratta di un provvedimento presentato dal Presidente del Consiglio, ma voluto dal ministro Tremonti, il che significa che la posizione del Governo o, se preferite, di chi rappresenta l'azionista di maggioranza è chiara.

Infatti, di fronte all'alternativa di immaginare in fretta una soluzione, che magari avrebbe determinato delle conseguenze negative, e la prospettiva di un prestito ponte, che avrebbe permesso di effettuare il tentativo di una ristrutturazione affidandoci, tra l'altro, a chi provatamente aveva già operato in altre società a partecipazione statale, evidentemente questa seconda soluzione è stata ritenuta quella più opportuna.

Non riteniamo, e mi avvio alla conclusione, che questa soluzione possa soddisfare tutte le esigenze emerse in questo dibattito, ma credo che il confronto che si è verificato i primi di maggio fra i sindacati e i nuovi vertici dell'Alitalia abbia sicuramente posto una condizione ultimativa: o il gruppo Alitalia si presenta con un piano di ristrutturazione credibile per arrivare poi alla possibile privatizzazione – che credo tutti auspichino – e quindi anche al disimpegno, magari progressivo, delle partecipazioni statali e alla salvaguardia dei livelli occupazionali oppure il rischio è che i livelli occupazionali vengano effettivamente colpiti, con gravi conseguenze sociali (che, oltre alle famiglie coinvolte, credo debbano interessare tutti i rappresentanti eletti in questo Parlamento senza distinzioni) e, quel che è peggio, con grave danno per il sistema del trasporto aereo e quindi per la compagnia di bandiera.

Ecco perché queste valutazioni e questo bilanciamento mi fanno chiedere anche agli amici della Lega di riconsiderare la loro posizione, pur legittima, per quanto concerne l'esigenza che il Governo sia il garante di questa operazione e non soltanto del credito, perché effettivamente non ci siano scorciatoie o altre soluzioni. (*Applausi dal Gruppo AN*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il ministro per le politiche comunitarie, onorevole Buttiglione. Ne ha facoltà.

BUTTIGLIONE, ministro per le politiche comunitarie. Signor Presidente, onorevoli senatori, sono un po' impreparato perché pensavo di venire qui a discutere la legge comunitaria e quindi non ho portato il relativo fascicolo. C'è un proverbio in latino maccheronico, che sicuramente i colleghi siciliani conoscono, che dice *si charta cadit, tota scientia scidddricat*, cioè senza le carte tutta la scienza rischia di vacillare. Tuttavia, visto che è

stata evocata la mia partecipazione a questa vicenda e considerato quanto ho avuto l'onore di fare per conto del Governo italiano nella giornata di ieri, proverò a riassumere i termini della questione davanti alla quale ci siamo trovati.

Per capire il problema, bisogna avere chiare due cose. In primo luogo, lo Stato italiano non è in grado di dare nessun sostegno al rilancio di Alitalia a termini di diritto comunitario. Infatti, quando nella seconda metà degli anni Novanta si è manifestata la grande crisi del trasporto aereo europeo, si è approvata una regolamentazione che consentiva aiuti di Stato legittimi. L'Air France li ha usati come anche la Lufthansa e l'Alitalia.

Avendo avuto modo di negoziare la terza *tranche* dell'ultimo aumento di capitale dell'Alitalia, posso dire che già allora ci scontrammo con l'impossibilità di procedere ad un aumento di capitale a condizioni non di mercato in quanto l'Italia aveva già utilizzato la possibilità di dare aiuti pubblici all'Alitalia.

Pertanto, non si potevano più concedere aiuti di Stato a questa compagnia. Molte volte sento evocare l'idea che poiché l'Alitalia è la compagnia di bandiera non può fallire. Non si capisce cosa si intenda dire: forse che nel codice civile c'è una clausola che riguarda la compagnia di bandiera?

Non conosco molto bene il codice civile, ma quando ho fatto l'esame di diritto civile, tanti anni fa, questa clausola non c'era (ma forse il senatore Ayala, grande giurista, è in grado di scoprirla). Abbiamo la possibilità di non far fallire l'Alitalia ripianando il *deficit* di bilancio con i denari dello Stato? Non abbiamo tale possibilità.

Abbiamo la possibilità di finanziare la ristrutturazione di Alitalia? Non abbiamo questa possibilità. Quindi lo Stato, davanti al problema Alitalia, è relativamente impotente. Questa è la prima verità che dobbiamo avere chiara in testa: Alitalia si deve salvare con le sue forze e con le sue energie, attraverso un dialogo difficile ma necessario tra direzione aziendale e sindacato.

Il secondo dato che bisogna avere presente è che la liquidità di Alitalia era tale da portarla alla impossibilità di pagare i fornitori e gli stipendi entro un tempo relativamente breve, dopodiché sarebbe seguito il collasso della Compagnia, senza neanche la possibilità di recuperarla in qualche modo, come si è fatto con Sabena, che era proprietaria degli aeromobili. Gli aeromobili di Alitalia sono in *leasing*, non sono in proprietà. Il risultato è la fine di Alitalia.

Cosa può fare lo Stato in queste condizioni? Abbiamo esaminato la possibilità di un riassetto generale del trasporto aereo, che certamente sarebbe molto utile per sostenere non Alitalia ma il trasporto aereo italiano. Ci siamo dovuti fermare per le difficoltà e anche per i costi, perché per ogni euro di vantaggio dato all'Alitalia bisogna dare almeno un altro euro (talvolta due o tre) ai competitori di Alitalia, perché si possono fare solo misure rivolte *erga omnes*.

La legge, diceva il Ferrara (non il direttore de «Il Foglio», ma il grande giurista del secolo passato), è una norma generale e astratta. Quindi, leggi *ad personam* nell'Unione Europea non verrebbero tollerate in quanto porterebbero una turbativa al mercato interno.

Dico queste cose perché per capire quello che ha fatto il Governo è necessario capire quali sono i limiti drammatici posti alla sua azione. Il collega Maroni mi diceva che in queste condizioni non è possibile fare nulla e aveva ragione, però, noi siamo bravi e qualcosa ci siamo inventati.

Che cosa ci potevamo inventare? Potevamo inventarci solo un'operazione di mercato: il prestito ponte è un'operazione di mercato. Perché si chiama prestito ponte? Un ponte sta tra due rive: la vecchia Alitalia da un lato e, dall'altro lato, amici miei, una nuova Alitalia almeno parzialmente privatizzata.

Il prestito ponte è uno strumento di mercato e lo ripeterò in inglese perché suona meglio ed è più credibile sia a Bruxelles che in Italia: *shareholders lone* è un prestito che l'azionista fa alla sua azienda per avere la possibilità di venderla, per impedire che si interrompa la continuità aziendale e che quindi il valore dell'azienda si azzeri. In virtù del prestito il valore dell'azienda rimane e l'azienda può essere venduta.

La privatizzazione è parte, credo, essenziale di qualunque piano di ristrutturazione di Alitalia che possa essere approvato dall'Unione Europea. In altre parole, l'Unione Europea approva questo piano a condizione che sia un piano di mercato e non un aiuto di Stato. Se fosse un aiuto di Stato, non verrebbe approvato. Questo vuol dire che entro sei mesi, rinnovabili per altri sei (quindi al massimo entro un anno), Alitalia deve essere messa in grado di camminare con le sue gambe e quindi occorre che venga privatizzata.

In questo caso, «privatizzata» che cosa vuol dire? Vuol dire parzialmente privatizzata, il che significa che la partecipazione dello Stato deve scendere sotto il 51 per cento. Questo è un impegno che ho perso a nome del Governo italiano in quanto il Governo italiano già precedentemente lo aveva preso, anche in quest'Aula, e in quanto esiste un provvedimento che mira a rendere possibile tutto questo. Se questa è una colpa, ne assumo interamente la responsabilità, ricordandovi che in carenza di questo impegno niente prestito ponte e Alitalia chiude i battenti.

Bisogna valutare le alternative. Tutti noi siamo d'accordo sul fatto che è meglio sposare una donna bellissima, intelligentissima e buonissima; purtroppo, la maggior parte di noi non è riuscito a trovare una donna che mettesse assieme tutte queste tre caratteristiche; ha dovuto scegliere un *mix*, in cui qualcuna era dotata totalmente di una certa caratteristica e qualcun'altra solo parzialmente. Lo stesso vale naturalmente per le signore. Se ragioniamo immaginando che sia possibile quello che non è possibile, allora portiamo l'Alitalia alla rovina.

Abbiamo affrontato un confronto molto duro con la Commissione poiché essa è fortemente pressata dai competitori di Alitalia che dicono che abbiamo adottato misure di sistema (cosa che non abbiamo fatto, ma avendone parlato la stampa ne è seguita una forte pressione); che l'A-

litalia sta aprendo nuove rotte; che si sta espandendo con i denari dello Stato (cosa non vera non avendone ricevuti). Il fatto è, piuttosto, che Alitalia sta usando meglio gli aerei e le rotte, di cui già disponeva in precedenza. Se la colpa è quella che ho rappresentato, me ne assumo interamente la responsabilità.

Sull'ipotesi di un mio eventuale impegno – come qualcuno mi dicono abbia affermato in Aula, ma non lo so con certezza perché non ero presente – nel procedere a licenziamenti sanguinosi, faccio presente che non è affatto così. È stato il commissario De Palacio che ci ha avvertito che l'ipotesi della privatizzazione non è perseguibile senza rimettere in ordine i conti di Alitalia. Tale processo passa attraverso misure drastiche.

Su questo non ho assunto alcuna posizione e non era, d'altronde, mio compito. Ho detto che tale problema è affidato alla trattativa tra la direzione aziendale ed i sindacati poiché ricade sotto la loro responsabilità, anche se è mio auspicio che sia possibile, attraverso l'alienazione di rami d'azienda e diverse articolazioni della struttura produttiva che oggi fa capo ad Alitalia, ridurre al minimo le sofferenze sociali per i lavoratori. Credo, però, che questo sia oggetto di un altro dibattito che dovrete affrontare con un altro Ministro tra alcuni mesi. *(Applausi dai Gruppi UDC, FI e AN).*

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, la Conferenza dei Capigruppo, riunitasi questa mattina, ha approvato modifiche ed integrazioni al calendario corrente e il nuovo calendario dei lavori fino a sabato 31 luglio.

Per quanto concerne le variazioni del calendario della settimana in corso, la seduta pomeridiana di oggi si protrarrà fino alle ore 20.30.

Inoltre, nella seduta antimeridiana di domani saranno avviate le discussioni generali dei disegni di legge recanti delega per il riordino del settore dell'autotrasporto e istituzioni di corti d'appello. Degli argomenti delle opposizioni sarà esaminato domani solo quello in tema di tassazione del trattamento di fine rapporto; sarà invece discusso nella seduta pomeridiana di martedì 20 luglio il disegno di legge sul riequilibrio della rappresentanza.

Nel corso delle sedute della prossima settimana, dopo l'eventuale seguito del decreto-legge sull'Alitalia, saranno esaminate le relazioni eventualmente definite dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari, ratifiche di accordi internazionali e quindi gli argomenti non conclusi.

Nella seduta antimeridiana di giovedì 22 luglio si procederà all'incardinamento dei decreti-legge in scadenza approvati e trasmessi dalla Camera dei deputati (proroga missioni internazionali; ordini professionali; spesa farmaceutica), le cui discussioni proseguiranno nell'ultima settimana del mese di luglio. Nella stessa settimana saranno altresì esaminati il Do-

cumento di programmazione economico-finanziaria – il cui *iter* verrà ulteriormente precisato in una prossima Conferenza dei Capigruppo da convocare al momento della presentazione del Documento – e il decreto-legge sul contenimento della spesa pubblica, non appena trasmesso dalla Camera dei deputati.

Nelle ultime due settimane di luglio è previsto che le sedute dell'Assemblea si protraggano oltre gli orari consueti per consentire il rispetto delle scadenze previste dal calendario.

Infine, la Presidenza è stata autorizzata ad inserire in calendario l'esame del bilancio interno e del rendiconto del Senato.

Programma dei lavori dell'Assemblea, integrazioni

PRESIDENTE. La Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari, riunitasi questa mattina con la presenza dei Vice presidenti del Senato e con l'intervento del rappresentante del Governo, ha adottato – ai sensi dell'articolo 53 del Regolamento – le seguenti integrazioni al programma dei lavori del Senato fino alla sospensione per le ferie estive:

– Disegno di legge n. 2557 – Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (*Voto finale con la presenza del numero legale*)

– Disegno di legge n. 344 e connessi – Istituzione di corti d'appello e sezioni distaccate

– Disegno di legge n. 1899-2287 – Modifica all'articolo 52 del codice penale in materia di diritto all'autotutela in un privato domicilio

– Disegno di legge n. 406 e connessi – Legge quadro in materia di usi civici e proprietà collettive

– Disegno di legge n. 1645 – Istituzione della funzione di coordinamento per le professioni infermieristiche ed individuazione di alcuni profili tecnico professionali operanti nella sanità veterinaria

– Disegni di legge nn. 1928-2159 – Istituzione degli ordini professionali per le professioni della sanità

– Disegno di legge n. 2441 – Modifiche al codice di procedura penale in materia di revisione a seguito di sentenze della Corte europea dei diritti dell'uomo (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

Calendario dei lavori dell'Assemblea

PRESIDENTE. Nel corso della stessa riunione, la Conferenza dei Presidenti dei Gruppi parlamentari ha altresì adottato – ai sensi dell'articolo 55 del Regolamento – il calendario dei lavori per il periodo dal 14 al 31 luglio 2004:

<p>Mercoledì 14 Luglio</p> <p style="padding-left: 100px;">(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)</p> <p>Giovedì 15 »</p> <p style="padding-left: 100px;">(antimeridiana) (h. 9,30-14)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Disegno di legge n. 3011 – Decreto-legge n. 159, sull'Alitalia (<i>Presentato al Senato – scade il 24 agosto</i>) Seguito discussione argomenti non conclusi: <ul style="list-style-type: none"> – Disegno di legge n. 2742 – Legge Comunitaria 2004 e connessa relazione (<i>Voto finale con la presenza del numero legale</i>); – Disegni di legge n. 2572 e 1574 – Sospensione anticipata della leva (<i>Approvato dalla Camera dei deputati</i>) – Disegno di legge n. 2756 – Delega Vigili del fuoco (<i>Approvato dalla Camera dei deputati – voto finale con la presenza del numero legale</i>) – Disegno di legge n. 1753-B – Delega ambientale (<i>Approvato dalla Camera dei deputati, modificato dal Senato e nuovamente modificato dalla Camera dei deputati – voto finale con la presenza del numero legale</i>) – Disegno di legge n. 2650 – Proroga termini deleghe legislative (<i>Voto finale con la presenza del numero legale</i>) – <u>Avvio discussioni generali (giovedì 15, ant.)</u>: <ul style="list-style-type: none"> – Disegno di legge n. 2557 – Delega riordino settore autotrasporto (<i>ove concluso dalla Commissione</i>) (<i>voto finale con la presenza del numero legale</i>); – Disegno di legge n. 344 e connessi – Istituzione di corti d'appello e sezioni distaccate – Argomenti delle opposizioni (ddl nn. 2875-2885-Tassazione T.F.R.) (<i>giovedì 15, ant.</i>) – Seguito mozioni sul Mezzogiorno; sulla lingua blu; sulla Birmania. Mozione sulla ricerca scientifica
--	---

Giovedì 15 Luglio (pomeridiana) } – Interpellanze e interrogazioni
(h. 16)

Gli emendamenti ai disegni di legge nn. 2557 (Delega riordino settore autotrasporto) e 344 e connessi (Corti d'appello) dovranno essere presentati entro le ore 19 di giovedì 15 luglio.

Martedì 20 Luglio (antimeridiana) } – Seguito discussioni generali argomenti già
(h. 10-14) avviati

Martedì 20 Luglio (pomeridiana) } – Eventuale seguito disegno di legge n. 3011
(h. 16,30-20,30) – Decreto-legge n. 159, sull'Alitalia (*Presentato al Senato – scade il 24 agosto*)

Mercoledì 21 » (antimeridiana) } – Relazioni definite dalla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari
(h. 9,30-13,30) – Ratifiche di accordi internazionali

Mercoledì 21 » (pomeridiana) } – Seguito discussione argomenti non conclusi
(h. 16,30-20,30) – **Argomenti delle opposizioni** (disegno di legge n. 1732 – Riequilibrio della rappresentanza elettorale) (**martedì 20 pom.**)

Giovedì 22 » (antimeridiana) } – Avvio discussioni generali (giovedì 22 ant.):
(h. 9,30-14) – Disegno di legge n. 3040 – Decreto-legge n. 160, recante proroga missioni internazionali (*Approvato dalla Camera dei deputati – scade il 24 agosto*)

– Disegno di legge n. ... – Decreto-legge n. 158, in materia di ordini professionali e giustizia civile (*Approvato dalla Camera dei deputati – scade il 24 agosto*)

– Disegno di legge n. ... – Decreto-legge n. 156, in materia di spesa farmaceutica (*Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati – scade il 24 agosto*)

Giovedì 22 Luglio (pomeridiana) } – Interpellanze e interrogazioni
(h. 16)

Gli emendamenti ai disegni di legge di conversione dei decreti-legge nn. 160 (Missioni internazionali), 158 (Ordini professionali) e 156 (Spesa farmaceutica) dovranno essere presentati entro le ore 19 di giovedì 22 luglio.

Lunedì	26	Luglio	(pomeridiana) (h. 17)	} - Seguito discussioni generali argomenti già avviati
Martedì	27	Luglio	(antimeridiana) (h. 10-14)	
Martedì	27	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	} - Discussione del Documento di Programmazione economico-finanziaria (DPEF) - Seguito disegno di legge n. 3040 - Decreto-legge n. 160, recante proroga missioni internazionali (<i>Approvato dalla Camera dei deputati - scade il 24 agosto</i>)
Mercoledì	28	»	(antimeridiana) (h. 9,30-13,30)	
Mercoledì	28	»	(pomeridiana) (h. 16,30-20,30)	} - Seguito disegno di legge n. ... - Decreto-legge n. 158, in materia di ordini professionali e giustizia civile (<i>Approvato dalla Camera dei deputati - scade il 24 agosto</i>)
Giovedì	29	»	(antimeridiana) (h. 9,30)	
Giovedì	29	»	(pomeridiana) (h. 15)	} - Seguito disegno di legge n. ... - Decreto-legge n. 156, in materia di spesa farmaceutica (<i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati - scade il 24 agosto</i>)
Venerdì	30	»	(antimeridiana) (h. 9,30)	
Sabato	31	»	(antimeridiana) (h. 9,30)	- Disegno di legge n. ... - Decreto-legge n. 168, sul contenimento della spesa pubblica (<i>Ove approvato e trasmesso in tempo utile dalla Camera dei deputati - scade il 10 settembre</i>) - Eventuale seguito discussione argomenti non conclusi

Il Presidente è autorizzato ad inserire nel calendario dei lavori la discussione del bilancio interno e del rendiconto del Senato.

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge
n. 3011 – Decreto-legge n. 159, sull’Alitalia*

(Totale 3 h e 30’, incluse dichiarazioni di voto)

Relatore	15’
Governo	15’
Votazioni	30’
Gruppi: 2 ore e 30’, di cui:	
AN	19’
UDC	15’
DS-U	22’
FI	26’
LP	12’
Mar-DL-U	16’
Misto	15’
Aut	10’
Verdi-U	10’
Dissenziati	5’

*Ripartizione dei tempi per la discussione del disegno di legge
n. 2742 – Legge Comunitaria 2004 – e connessa Relazione*

(Totale 6 h e 30’, escluse dichiarazioni di voto finali)

Relatore	30’
Governo	30’
Votazioni	1 h 30’
AN	30’
UDC	24’
DS-U	36’
FI	42’
LP	19’
Mar-DL-U	26’
Misto	24’
Aut	17’
Verdi-U	17’
Dissenziati	5’

Non facendosi osservazioni, resta pertanto definitivo il calendario dei lavori adottato dalla Conferenza dei Capigruppo e da me comunicato all’Assemblea.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

FRANCO Paolo (*LP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FRANCO Paolo (*LP*). Signor Presidente, ai sensi dell'articolo 96 del nostro Regolamento, chiedo di non passare all'esame degli articoli del disegno di legge in esame. Inoltre, chiedo che, prima di procedere alla votazione di questa proposta, si verifichi la presenza del numero legale.

Verifica del numero legale

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

(La richiesta risulta appoggiata).

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

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Metto ai voti la proposta di non passare all'esame degli articoli, avanzata dal senatore Franco Paolo.

Non è approvata.

Do lettura dei pareri espressi dalla 5^a Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti: «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere di nulla osta a condizione, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, che all'articolo 1, comma 3, siano aggiunte, in fine, le seguenti parole: «, con imputazione all'unità previsionale di base 3.2.4.2 «Garanzie dello Stato», iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze»».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi, relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di propria competenza, parere non ostativo ad eccezione della

proposta 1.12, sulla quale il parere è contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione».

Passiamo all'esame dell'ordine del giorno G1, già illustrato in discussione generale e su cui invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi.

IZZO, *relatore*. Signor Presidente, per le considerazioni svolte nelle nostre relazioni, esprimo parere contrario sull'ordine del giorno G1.

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Senatore Malabarba, insiste per la votazione?

MALABARBA (*Misto-RC*). Signor Presidente, non ho più tempo a disposizione. Debbo dire che il distinguo della Lega, che diceva il senatore Izzo non è distinguo dalla maggioranza, mi sembra un po' curioso. Tuttavia, la subalternità di troppi in quest'Aula, non solo del ministro Buttiglione, ai *diktat* della Commissione europea mi appare molto preoccupante.

Su questo ordine del giorno verificiamo, in realtà, la volontà del Governo di agire seriamente sulla crisi di Alitalia o di abbandonarla al suo destino con le conseguenze ovvie, in questo caso, per i lavoratori e per l'occupazione.

Invito ovviamente a sostenere l'ordine del giorno G1, perché esso è la cartina di tornasole della reale possibilità di salvaguardare l'occupazione. Altrimenti, per il resto, le dinamiche di privatizzazione segnano già l'*iter*, ovvio anche in questo caso, per la sorte dei lavoratori.

Insisto, quindi, perché l'ordine del giorno G1 sia messo in votazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno G1, presentato dai senatori Malabarba e Sodano Tommaso.

Non è approvato.

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

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

COVIELLO (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, illustrerò brevemente gli emendamenti presentati. Ci siamo richiamati, nella loro presentazione, al dibattito svolto in Commissione per le politiche comunitarie confermando la nostra linea di adesione all'intervento e tuttavia rilevando che nel decreto-legge alcune misure potevano far emergere una discrepanza rispetto alla normativa comunitaria.

Pertanto, anche rifacendomi al parere della 14^a Commissione, di cui vorrei che il Presidente si munisse, così come il relatore, qualora mi ascoltasse... Dicevo che nel parere della 14^a Commissione permanente sono state fatte alcune osservazioni e si subordinava il parere favorevole all'accoglimento di tali osservazioni. Noi le sottoponiamo ora all'Assemblea, con i nostri emendamenti, proprio per raggiungere l'obiettivo indicato sia dal relatore sia dal Governo.

Abbiamo presentato proposte correttive per risolvere tre problemi. Uno degli emendamenti, il Tit. 100, concerne il titolo del provvedimento: per eliminare ogni lettura in chiave di aiuti comunitari, abbiamo suggerito una correzione del titolo volta a sottolineare che si tratta di misure per la concessione della garanzia. Ciò anche per presentare la questione in modo corretto alla Commissione europea che dovrà approvare il provvedimento.

Il secondo emendamento riguarda l'osservanza dei tempi di attuazione per il rimborso. Facciamo notare che per quanto riguarda gli orientamenti comunitari il termine di scadenza della garanzia di Stato non è osservato dal decreto stesso. Dovremmo forse precisare che sono sei mesi rinnovabili, qui tale termine è fissato a dodici mesi però deve essere documentata la condizione necessaria all'allungamento dei tempi.

Vi è, infine, l'emendamento 1.102, relativo all'accelerazione dell'invio dei decreti dirigenziali alla Commissione europea, per consentire una lettura corretta dell'intervento. Diamo il segnale, cioè, che il Parlamento è in linea con gli orientamenti comunitari e per aiutare questo decreto-legge anche nel passaggio in sede comunitaria vogliamo apportare le correzioni illustrate.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

IZZO, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti. Sull'emendamento 1.12 vi è il parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione della 5^a Commissione permanente, anche perché estraneo alla materia.

CONTENTO, *sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, esprimo parere contrario su tutti gli emendamenti, tranne naturalmente sull'emendamento 1.1000, presentato dalle Commissioni riunite, che recepisce la richiesta avanzata dalla Commissione bilancio.

PRESIDENTE. Senatore Izzo, lei concorda sull'emendamento presentato dalle Commissioni riunite?

IZZO, *relatore*. Sì, signor Presidente, mi riferivo a tutti gli emendamenti salvo, ovviamente, a quello testé citato, essendo stato anche uno dei relatori all'interno delle Commissioni riunite.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.1.

PEDRAZZINI (LP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (LP). Signor Presidente, a nome della Lega Nord, esprimo voto favorevole su questo emendamento e chiedo su di esso la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Pedrazzini, 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, dell'emendamento 1.1, presentato dai senatori Pedrazzini e Moro.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dal senatore Montino e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.3, presentato dai senatori Pedrazzini e Moro.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.4, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.100.

Verifica del numero legale

PERUZZOTTI (LP). Chiediamo la verifica del numero legale.

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

(La richiesta risulta appoggiata).

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

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.100, presentato dai senatori Coviello e Bedin.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.5.

PERUZZOTTI (LP). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruzzotti, 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, dell'emendamento 1.5, presentato dal senatore Montalbano e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.6.

PERUZZOTTI (LP). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

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

(La richiesta non risulta appoggiata).

Metto ai voti l'emendamento 1.6, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.8.

PERUZZOTTI (LP). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Peruzzotti, 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, dell'emendamento 1.8, presentato dal senatore Brutti Paolo e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Metto ai voti la prima parte dell'emendamento 1.7, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori, fino alle parole «*la seguente*».

Non è approvata.

Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.7 e l'emendamento 1.101.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.9.

Verifica del numero legale

PERUZZOTTI (LP). Chiediamo la verifica del numero legale.

PAGANO (DS-U). Sei sempre il migliore!

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

(La richiesta risulta appoggiata).

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

(Segue la verifica del numero legale).

Il Senato è in numero legale.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.9, presentato dal senatore Viserta Costantini e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.10, presentato dal senatore Montino e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.102, presentato dai senatori Coviello e Bedin.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.11.

PEDRAZZINI (*LP*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (*LP*). Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole all'emendamento 1.11 che è una forma di garanzia aggiuntiva rispetto allo Stato qualora Alitalia non riesca a risarcire la somma di cui lo Stato è garante.

Chiedo la votazione nominale con scrutinio simultaneo mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Pedrazzini, 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, dell'emendamento 1.11, presentato dai senatori Pedrazzini e Moro.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 3011

PRESIDENTE. Passiamo all'emendamento 1.12, su cui la 5^a Commissione ha espresso parere contrario ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

PEDRAZZINI (*LP*). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (*LP*). Mi meraviglio del parere contrario della Commissione bilancio considerato che l'emendamento, di cui chiediamo la votazione, prevede che dal decreto-legge non derivino ulteriori oneri per lo Stato.

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

(La richiesta non risulta appoggiata).

L'emendamento 1.12 è pertanto improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 1.1000, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.1, presentato dalla senatrice Donati e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento Tit.100, presentato dai senatori Coviello e Bedin.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione finale.

MALABARBA (*Misto-RC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALABARBA (*Misto-RC*). Signor Presidente, mi rendo conto di deludere le aspettative del Governo, di molti colleghi della maggioranza e del ministro Buttiglione, ma Rifondazione Comunista rimane fermamente convinta della possibilità in generale di un intervento pubblico nell'economia e della possibilità in particolare di un intervento pubblico a sostegno del rilancio di Alitalia, in contrasto con l'orientamento espresso anche ieri dalla Commissione europea.

Non si può essere semplicemente europeisti, bisogna avere anche una qualche idea di politica economica. Ebbene, non c'è alcuna soluzione per il salvataggio di Alitalia, per la possibilità di avere una compagnia di bandiera e di salvaguardare posti di lavoro senza l'intervento di un soggetto collettivo come lo Stato. Su questo aspetto si può aprire un contenzioso con la Commissione europea che ha un'impronta nettamente liberista e,

se si vuol contrastare tale orientamento, bisogna cercare di discutere un piano industriale.

Per ottenere ciò vi può essere un concorso dello Stato e anche di altri, mantenendo, però, il primo il ruolo di controllo su un settore strategico come quello del trasporto aereo. Alitalia deve avere un progetto industriale e rimanere una struttura integra. Quindi, non si dovrà procedere ad alcuna frammentazione societaria, che sarebbe un disastro. Va salvaguardata l'occupazione, perché non sono i lavoratori a dover pagare il costo della crisi.

Vorrei ricordare che l'accordo tra Governo e parti sociali, sottoscritto il 6 maggio 2004, prevede che il sindacato debba svolgere un ruolo attivo nella definizione del progetto di rilancio. Sono queste le cose che, con un ordine del giorno, abbiamo chiesto, perché non è sufficiente pensare di ottenere un «sì» dovuto al prestito ponte, ma occorre avere una qualche idea di rilancio della compagnia di bandiera.

Il Governo non ci dà queste garanzie, per cui noi approviamo il prestito ponte, ma sosterremo la battaglia dei lavoratori e delle organizzazioni sindacali affinché ci sia un futuro vero per questa compagnia, per questa attività industriale del nostro Paese.

FILIPPELLI (*Misto-AP-Udeur*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPELLI (*Misto-AP-Udeur*). Signor Presidente, l'Udeur si asterrà dalla votazione del presente decreto, che prevede un prestito ponte per l'Alitalia garantito dallo Stato, perché non vede a quale utilizzo questo sia finalizzato. Stiamo per sostenere un piano industriale che nessuno conosce e del quale non è stato reso noto alcun piano finanziario.

È un po' strano che ci si presenti con un decreto che vede lo Stato quale garante nei confronti delle banche che daranno credito – un credito davvero anomalo, se permettete, essendoci comunque il paracadute dello Stato – alla compagnia aerea nazionale, quando non si ha alcun elemento rispetto al piano di ristrutturazione dell'Alitalia.

È singolare che il piano finanziario sia stato presentato a Bruxelles per ottenere il via libera della Commissione trasporti, che sia stato mostrato alle banche, ma non al Parlamento il quale, approvando il decreto, sta dando il semaforo verde, nella peggiore delle ipotesi – qualora il risanamento non giunga allo scopo prefissato –, ad una uscita dalle casse dello Stato pari a 400 milioni di euro.

Vi ricordo che solo nel 2001 lo Stato aveva partecipato alla ricapitalizzazione dell'Alitalia, di cui è azionista di maggioranza assoluta, con oltre 400 miliardi di vecchie lire.

Ora, anziché lasciare, il Governo raddoppia. Non c'è un esborso immediato, ma comunque il rischio c'è – tant'è che le banche non dischiu-

derebbero credito senza la garanzia prestata dal presente decreto –, considerato che l'Alitalia è stata più volte ad un passo dal fallimento.

La nostra astensione è quindi anch'essa una apertura di credito verso la dirigenza attuale della compagnia di bandiera e verso la volontà di risanamento, con l'augurio che il danno derivante dall'applicazione del nuovo piano industriale, in termini occupazionali e di impresa, sia minore rispetto a quello che si avrebbe in caso di fallimento immediato di Alitalia.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRINI (*Aut.*). Signor Presidente, dal momento in cui abbiamo iniziato questo dibattito ho contato le persone nominate ai vertici dell'Alitalia negli ultimi quindici anni e ho visto che si tratta di quasi una all'anno; ho altresì verificato che tali nomine non sono state precedute da un esame con riferimento alla capacità delle persone nominate di indicare quali linee guida avrebbero seguito nella redazione del piano.

La liberalizzazione del 1° aprile 1997 ha compromesso, anche qui vado a memoria, la vita di decine di compagnie aeree. Non si è fatto nulla, anzi, a volte si è consentito che fossero compiuti atti di arroganza che hanno portato molte compagnie aeree nazionali ad uscire dal mercato.

La considerazione, quindi, è che il sistema non funziona. Ma le perplessità che ancora permangono sulla privatizzazione, con le varie mozioni in merito, firmate sia da Gruppi di maggioranza sia da Gruppi di minoranza, ricordo quella del senatore Pedrazzini e quella del sottoscritto, hanno sostanzialmente bloccato il decreto di privatizzazione che il Governo aveva presentato in Parlamento. A tutt'oggi non si è ancora in grado di conoscere il piano industriale dell'Alitalia.

In riferimento ad un intervento di un oratore di cui non ricordo il nome, in cui si diceva che qualcuno nell'Unione Europea aveva voluto dare uno schiaffo a Berlusconi, vorrei precisare che molte volte il rapporto dell'Unione Europea nei confronti dell'Italia è stato mortificante; ricordiamoci la multa che fu inflitta all'Alitalia e che successivamente fu revocata dalla Corte di giustizia, che costrinse KLM a risarcire l'Alitalia.

Vi è poi una domanda che vorrei fare: quante persone che in Europa avevano posizioni di responsabilità, finito il loro mandato, sono andate a lavorare per le compagnie aeree? La mancanza di indicazioni e di strategie da parte dei vertici, tranne la richiesta di risorse finanziarie, è un altro atteggiamento preoccupante. I capi azienda vanno in azienda, non dicono qual è il piano industriale, né indicano strategie; l'unico elemento certo è la richiesta di risorse finanziarie.

La necessità di non privatizzare settori strategici quali energia, acqua, territorio e trasporti – e qui è il caso dei trasporti – è da rilevare perché si tratta di garantire dei diritti, nel caso specifico il diritto alla mobilità sancito dall'articolo 16 della Costituzione.

Il prestito *tout-court* così come è congegnato, non è un rimedio, anzi rivela la mancanza di una strategia per l'Alitalia. L'appello che però viene rivolto è un appello drammatico; vorrei però capire se quei capi azienda che sottolineano – e mi rivolgo anche al Governo – la drammaticità della situazione finanziaria dell'Alitalia, si rendono conto delle ripercussioni sui mercati, allorquando devono poi acquistare dei posti di viaggio sull'Alitalia.

In conclusione, va rilevata una mancanza di chiarezza sul prestito, sulle condizioni dello stesso e sulle sue eventuali conversioni che desta in noi non poche preoccupazioni. Poiché, però, il rischio è quello di una riduzione dell'occupazione, è anche nostra la preoccupazione di evitare ripercussioni negative in questo settore e capiamo la necessità di avviare un intervento in tal senso. Dichiariamo pertanto il nostro voto di astensione sul provvedimento. (*Applausi dal Gruppo Aut*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DONATI (*Verdi-U*). Signor Presidente, colleghe e colleghi, rappresentanti del Governo, Ministri, la storia dell'Alitalia è la storia di un'azienda pubblica che ha accumulato inefficienza, incapacità di competere sul mercato, che ha fatto la scelta sbagliata di puntare in Italia su due *hub*, a partire da Malpensa.

A questo si deve aggiungere la crescita delle compagnie *low cost* e una strategia aggressiva e di alleanze di altri grandi vettori, che hanno prodotto anche il risultato dell'accordo fallito di KLM con Alitalia. A questo si è aggiunta la crisi dell'11 settembre e le strategie successive, dirette e indirette, attive o passive, comunque di sostegno da parte di diversi Governi nazionali rispetto alle proprie compagnie di bandiera.

Vi è poi una storia più recente in questa crisi cronica della nostra compagnia di bandiera, ed è la storia che dal novembre 2003 ha investito anche il nostro Parlamento, con la presentazione, all'attenzione delle Commissioni, di due decreti (uno contenente linee guida per un piano industriale, e l'altro un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri per la privatizzazione dell'Alitalia) che lo stesso Governo, dopo aver approvato in Consiglio dei ministri, ha poi chiesto alle Commissioni di non discutere, e quindi di accantonare, pur senza mai ritirare i due provvedimenti.

A questo si deve aggiungere il rifiuto dell'ex ministro dell'economia Tremonti di discutere con le Commissioni competenti di questi piani e l'assenza totale del ministro delle politiche dei trasporti e delle infrastrutture Lunardi, che non ha mai avanzato proposte in ordine alla politica complessiva dei trasporti, nella quale anche il trasporto aereo deve assolutamente essere inquadrato, per consentirgli una strategia di efficienza che sia coerente con le politiche degli altri settori del trasporto.

Faccio due esempi. Sarebbe stato molto più accettabile che la strategia di sostegno all'Alitalia fosse pagata con le risorse di Fintecna, piuttosto che accedere ad altri fondi pubblici, che non faranno altro che aumentare il disavanzo, invece di destinarle per 2,5 miliardi a sostenere un inutile Ponte sullo Stretto che sarà soltanto concorrenziale con il cabotaggio e il trasporto aereo.

Oppure, si poteva cambiare la strategia del sostegno diretto o indiretto agli aeroporti regionali, che crescono ovunque e sono un altro modo, molto concreto, di non sostenere un traffico aereo efficiente, modificando una strategia continua di competizione interna che non ha prodotto alcun risultato.

Si è registrata quindi una grave assenza, oltre che dell'ex Ministro dell'economia e delle finanze, anche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, che non ci ha mai consegnato delle strategie di politica dei trasporti entro cui collocare anche quella del traffico aereo. A questo si sommi la mancata riforma dell'aviazione, che ancora pende. (*Richiami del Presidente*).

Per tali ragioni, anche noi riteniamo che questo prestito ponte rappresenti solo un piccolo tassello di una grande strategia, una misura condivisibile ma che è solo una piccola cosa rispetto a un complesso di provvedimenti che ancora aspettiamo.

È quindi soltanto per senso di responsabilità che voteremo a favore, perché riteniamo che valga la pena salvare la compagnia di bandiera evitandone il fallimento o la svendita, ma che da solo questo non basterà assolutamente. Esprimiamo quindi un voto favorevole soltanto in attesa che arrivino tutti gli altri provvedimenti che, soli, possono costituire la base di un effettivo piano di ristrutturazione e di rilancio della nostra compagnia di bandiera.

PEDRAZZINI (LP). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDRAZZINI (LP). Signor Presidente, colleghi, questo provvedimento ha come oggetto un fatto molto semplice, cioè la garanzia di un prestito, e a noi sta valutare la possibilità del rientro.

Innanzitutto, va ricordato che stiamo parlando di un'azienda che ha alti costi operativi e un basso margine, quindi di una di quelle aziende che, se non sono gestite più che bene, difficilmente riescono a raggiungere un pareggio o un utile di bilancio. In un passato non molto lontano (sto parlando degli anni 1996-2000) la stessa compagnia ha ricevuto quasi 3.000 miliardi di vecchie lire e nel piano di allora c'era scritto che entro il 2000 avrebbe raggiunto 400 miliardi di vecchie lire di utile. Bisogna quindi usare una certa attenzione prima di rifinanziare, come qualcuno ha detto, quest'azienda.

Un altro problema, anzi, il vero problema è la mancanza del piano industriale. Non ho sentito nessuno parlare almeno delle linee di questo

piano. Noi diamo dei soldi senza garanzia alcuna. Un discorso serio sarebbe quello di lavorare sulle rotte brevi o su quelle lunghe; l'esempio classico è quello del collegamento Roma-Milano, che viene visto come la gallina dalle uova d'oro. In ogni Paese europeo il collegamento aereo su una simile distanza è stato sostituito dal trasporto con il treno e sappiamo che, se i programmi saranno rispettati, nel 2006 vi sarà un collegamento Roma-Milano in treno al di sotto delle tre ore, il che vuol dire che per le compagnie aeree non ci sarà più spazio.

Non ho sentito parlare di una cura possibile per quest'azienda. In Commissione ho detto: o una cura da cavallo o lasciamo l'azienda al proprio destino. Ma quale destino? Al riguardo mi ricollego a quanto detto dal senatore Paolo Brutti, il quale ha parlato di corvi e poi di avvoltoi che si stanno preparando a spartirsi quello che resterà dell'Alitalia dopo quest'ultima avventura. Avremo il tempo di vederli; rassicuro il senatore Paolo Brutti che i nomi che lui ha fatto difficilmente ci saranno, mentre qualcuno vicino alla sua parte politica prenderà parte a questo pasto.

Un altro problema. È vero il discorso del personale, ma bisogna ricordare che molte volte, quando un'azienda chiude, dà la possibilità ad altre di rinascere. Bisogna anche ricordare che il Nord ha già visto queste riduzioni di personale e certo non con simili aiuti.

Qui invece è nato un problema di consenso elettorale. C'è forse un problema locale: forse si tratta di una compagnia che è troppo localizzata in una Regione chiamata Lazio, dove gli interessi contrapposti vengono uniti affinché questa compagnia, che è la seconda azienda della Regione Lazio (la prima è la RAI), possa continuare ad essere gestita così. (*Richiami del Presidente*). E poi volete raccontarci di una compagnia di bandiera che dovrà gestire rapporti a livello internazionale!

Non ci ha convinto questo intervento e quindi il nostro voto sarà contrario. (*Applausi dal Gruppo LP*).

VERALDI (*Mar-DL-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, onorevoli colleghi, rappresentanti del Governo, nella perdurante assenza di una politica industriale per il nostro Paese la drammatica evoluzione della crisi finanziaria dell'Alitalia costituisce solo l'ultima *impasse* per un Governo che ha ormai vistosamente mancato ogni obiettivo di sviluppo e di rilancio dell'economia nazionale.

Sono rimaste infatti intrappolate nel guado delle riforme mancate tanto quelle politiche di liberalizzazione e privatizzazione che avrebbero dovuto completare i processi avviati nella grande stagione delle riforme degli anni Novanta quanto le politiche di modernizzazione e riqualificazione industriale del Paese.

La vicenda Alitalia conferma il sostanziale abbandono di entrambi i fronti riformatori. Per un verso, si è lasciato che l'azienda scivolasse verso l'impoverimento, che ha disperso non solo risorse finanziarie ma anche efficienza, qualità e credibilità industriale della nostra compagnia di bandiera nazionale: il risultato è un arretramento della quota di mercato nazionale, ormai scesa sotto il 50 per cento, che non ha riscontri in nessuna delle compagnie di bandiera di Paesi europei che pure hanno realizzato le più ampie ed efficaci politiche di liberalizzazione e privatizzazione. Per altro verso, si è mancato di sollecitare per tempo l'adozione di un credibile piano di risanamento e sviluppo della società.

In particolare, si è atteso quasi un anno dai primi gravissimi segnali di allarme pervenuti dall'azienda, con il risultato di dover oggi effettuare un intervento *in extremis*, attraverso un finanziamento ponte che basta appena a coprire per qualche mese le spese correnti di funzionamento, cioè a garantire le risorse minime per pagare gli stipendi e acquistare il carburante.

Quanto al metodo dell'intervento, il viatico appena accordato all'operazione dal commissario europeo Loyola De Palacio deve senz'altro essere accolto come un segnale positivo. Era, infatti, indispensabile per la sua stessa credibilità che l'intervento fosse riconosciuto compatibile con la disciplina comunitaria in materia di aiuti di Stato e in particolare con gli orientamenti europei per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà.

Resta ferma tuttavia la consapevolezza che si tratta solo di un passaggio indispensabile per quel recupero minimo di fiducia sul quale deve fondarsi l'opera di risanamento. Solo i contenuti e le linee di sviluppo industriale che saranno effettivamente tracciate nel piano di risanamento potranno in concreto qualificare la natura e la portata dell'operazione che si sta avviando.

In questo senso è indispensabile che la presentazione di tale piano avvenga in tempi ravvicinati, in modo da saldare direttamente le finalità dell'aiuto a un preciso quadro congiunturale e limitare ogni ulteriore peggioramento della situazione economica e patrimoniale dell'azienda.

Non a caso i criteri adottati in sede comunitaria richiamati dal commissario De Palacio impongono che gli aiuti, all'atto della notifica, siano corredati dall'impegno dello Stato a presentare alla Commissione, entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto, un piano di ristrutturazione industriale o la prova che il prestito è stato integralmente rimborsato e la garanzia è stata revocata.

A tal proposito, il decreto-legge in conversione si limita a fissare un termine di dodici mesi per l'effettuazione del rimborso senza tuttavia indicare come sarebbe stato opportuno un termine più ravvicinato, non superiore a sei mesi, per la predisposizione del piano di risanamento.

È bene ricordare, infine, che ai sensi della disciplina comunitaria l'aiuto deve in ogni caso inquadrarsi in un'operazione eccezionale di mantenimento dell'attività per un periodo limitato al fine di procedere ad una valutazione delle prospettive dell'impresa e che l'Unione Europea ci dice

che non può essere autorizzata una serie di operazioni ripetute di salvataggio.

Si tratta, dunque, di un'operazione di straordinaria delicatezza e rilevanza, non solo per il futuro dell'Alitalia ma anche e soprattutto per il destino industriale del Paese.

In definitiva, pur nel quadro delle considerazioni critiche svolte, il senso di responsabilità nei confronti del Paese e il necessario affidamento che occorre accordare ad un'azienda che costituisce un pezzo rilevante del patrimonio industriale italiano impongono al Gruppo della Margherita di dichiararsi favorevole alla conversione in legge del decreto-legge in esame. (*Applausi dal Gruppo Mar-DL-U*).

GRILLOTTI (AN). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRILLOTTI (AN). Signor Presidente, onorevoli colleghi, alla luce del dibattito svoltosi in Aula e delle conclusioni cui siamo arrivati, ritengo di poter esprimere a nome del Gruppo Alleanza nazionale un parere favorevole sul provvedimento, che non può però prescindere dai problemi che stanno dietro questa operazione.

Tenterò quindi di spiegare quali sono le scelte e le alternative che a me sembrano peggiori rispetto alle soluzioni da noi adottate. Senza la garanzia relativa al prestito che ci stiamo accingendo ad approvare, l'Alitalia, secondo quanto sostengono i colleghi della Lega, che io non condidero, sarebbe vicina al fallimento.

Vorrei far presente all'Assemblea che lo Stato è il maggiore azionista e, in caso di fallimento, perderebbe più dell'eventuale garanzia, ammesso che non la si incassi. Anche partendo dal presupposto che la garanzia non venga recuperata, lo Stato, in caso di fallimento dell'Alitalia, essendo il maggiore azionista perderebbe molto di più dei 400 milioni di euro che con il disegno di legge in esame stiamo per finanziare.

Inoltre, noi non possiamo prescindere dallo stato dell'arte: c'è una società che versa in situazione di crisi, il fallimento è una perdita secca che non si può recuperare, per cui è ovvio tentare un piano di riordino.

I dubbi di Alleanza Nazionale riguardano solo il piano industriale che si adotterà e nascono dal fatto che esso non è ancora noto nei dettagli. Ritendiamo comunque che esso debba essere approvato da tutte le parti interessate, anche dalle parti sociali, soprattutto se si considera che è stata ventilata l'ipotesi di esuberi.

Alleanza Nazionale si troverebbe in prima fila per cercare di individuare ulteriori finanziamenti da destinare ad ammortizzatori sociali per gli eventuali lavoratori in esubero, così come ha già fatto nel caso FIAT per mezzo del senatore Tofani, che si è attivato in questo senso. Anche in questo caso ci impegneremmo per primi per ricercare una soluzione al problema degli esuberi. Occorre, però, conoscere prima il piano.

Peraltro, senza un piano di riordino e senza una prospettiva di privatizzazione, non potremo avere *joint venture* con altre compagnie straniere che, come sappiamo, sono disponibili a partecipare soltanto a condizione che la situazione dell'azienda Alitalia sia chiara e pianificata.

Senza *joint venture*, non possiamo neanche tentare l'acquisto del carburante ad un prezzo scontato del 20 per cento; come è stato rilevato, la nostra Compagnia ha questo costo aggiuntivo. In assenza di un piano di riordino è evidente che dall'attuale situazione di stallo non potrà venire niente di buono.

Quindi, è assolutamente necessario che si dia il via a questo provvedimento, accompagnandolo con un appello al Governo affinché presti particolare attenzione al piano di riordino industriale e inviti tutte le parti interessate ad osservarlo e a considerarlo nella giusta ottica, senza preclusioni aprioristiche, come troppo spesso capita, perché rischieremmo di non trovare nessuna soluzione.

A questo uniamo la richiesta che il Governo già da oggi offra garanzie rispetto agli eventuali esuberi di personale che dovessero verificarsi. Il Governo sicuramente si farà carico di tale problema e Alleanza Nazionale sarà in prima fila per individuare una soluzione.

A tutti coloro che ritengono che i 400 milioni di euro del prestito non saranno più restituiti, faccio presente: supponiamo allora che siano fondi già destinati fin d'ora agli eventuali ammortizzatori sociali per le situazioni che si potrebbero creare. In questa ottica penso si possa votare con assoluta tranquillità questo provvedimento, pur con le preoccupazioni di cui ho parlato, perché chi amministra, rispetto a preoccupazioni anche legittime, ha tuttavia il dovere di trovare soluzioni ai problemi.

In un intervento poi è stato detto che sono stati mantenuti nel pubblico i servizi come trasporti insieme, la fornitura di gas ed altri ancora: vorrei far notare che Alleanza Nazionale da sempre dice che non è vero che pubblico è comunque bello o che, viceversa, lo sia il privato.

Noi abbiamo sempre sostenuto che del servizio pubblico tutti fruiscono; purché sia gestito in maniera corretta, non importa se un servizio sia gestito dal privato o dal pubblico. Questo è il nostro appello: controllare seriamente il piano di rilancio che deve avere la validità e il sostegno necessario.

Possiamo, pertanto, esprimere il nostro voto favorevole, senza particolari patemi d'animo. (*Applausi dai Gruppi AN, UDC e del senatore Azzollini*).

D'ONOFRIO (*UDC*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ONOFRIO (*UDC*). Signor Presidente, l'UDC o, per l'esattezza i senatori dell'UDC, sono in piena sintonia con la decisione del Governo di adottare un provvedimento che riguarda l'Alitalia.

Vogliamo ringraziare espressamente il ministro Buttiglione per il lavoro svolto a Bruxelles: in questo caso non si tratta di un sostegno dello Stato all'industria ma di un intervento, compatibile con la politica generale europea, che riteniamo e ritenevamo doveroso; altrimenti una società di straordinaria importanza per la politica generale del nostro Paese sarebbe stata abbandonata a se stessa.

Peraltro, qualche volta è opportuno anche comprendere la differenza fra un intervento a sostegno di un'impresa e le decisioni superiori di interesse nazionale.

Siamo a favore del decreto-legge in esame e annunciamo il nostro voto favorevole alla sua conversione. (*Applausi dal Gruppo UDC*).

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, vorrei in conclusione ribadire, come già affermato nel mio precedente intervento, il voto favorevole del mio Gruppo al decreto-legge in esame, sentite le conclusioni cui si è giunti, e nonostante il lodevole tentativo del ministro Buttiglione di farmi cambiare idea, senza riuscirvi.

Ricordo al Ministro che di tutte le questioni di cui si è discusso in sede europea, e delle quali il Ministro ci ha dato contezza in Aula, ve ne è una soltanto che ha rilievo, a mio giudizio: non già la privatizzazione di Alitalia, perché nel decreto di cui abbiamo parlato in Commissione, mai giunto in Aula, e che riguardava la privatizzazione dell'Alitalia, quella stessa privatizzazione nasceva da un accordo intervenuto all'epoca tra l'Alitalia, l'Air France e la KLM per costituire un'unica società.

Al fine di determinare le condizioni di quella fusione, i nostri interlocutori ponevano il problema di una partecipazione non maggioritaria dello Stato italiano nell'Alitalia, allo scopo, appunto, di consentirne l'incorporazione in un'unica società. Il fatto che vi siano compagnie aeree di proprietà pubblica non è vietato dalle regole comunitarie, tant'è vero che Air France, KLM e Lufthansa sono di proprietà pubblica; l'unica a non avere questa caratteristica è la British Airways.

L'unica questione possibile che ci hanno posto e che ci riproporranno è che, qualora Alitalia proceda ad una ricapitalizzazione, questa deve essere effettuata a condizioni di mercato. Non è possibile che Alitalia emetta delle azioni e le faccia poi acquistare dal suo proprietario, lo Stato, mediante un'erogazione di denaro proveniente dal bilancio.

Non è assolutamente vietato, invece, che Alitalia anche con una più elevata capitalizzazione, stia sul mercato pur restando di proprietà dello Stato. La ricapitalizzazione ovviamente deve essere effettuata a condizioni di mercato, e questo può essere assicurato anche se la proprietà resta pubblica. Il punto è che a quella ricapitalizzazione parteciperanno dei privati solo se il piano di riorganizzazione darà loro una prospettiva di un guadagno in termini di capitale.

Ricordo, infine, al Ministro che naturalmente, quando si parla di ricapitalizzazione, ci si riferisce ad un processo non univoco. Non è detto che la ricapitalizzazione abbia una sola modalità: si può, ad esempio, pensare di vendere blocchi dell'Alitalia (il 51 per cento, il 40 per cento) ad un unico soggetto, cercando un acquirente che porrà all'Alitalia alcuni questioni circa la scelta del soggetto dirigente, del direttore generale e dell'amministratore delegato.

Penso che non sia questa la soluzione verso la quale si vuole andare; altrimenti stiamo praticamente dicendo a Cimoli di predisporre un piano, attuato il quale dovrà andare via.

Si può invece approntare un piano di ricapitalizzazione che preveda un azionariato diffuso. In questo caso, anche quando la partecipazione statale dovesse scendere sotto il 50 per cento, pur tuttavia lo Stato resterebbe l'azionista di riferimento e quindi a lui spetterebbe il compito di individuare chi dirige e attua l'attività concreta di gestione della compagnia.

Queste sono le opzioni che credo dobbiamo lasciare ancora aperte in quanto non possono considerarsi decise oggi; proprio in quanto aperte, esse ci consentono di dire che vogliamo che il decreto in esame venga portato a compimento e che, successivamente, si rediga un piano con l'unico obiettivo di risanare l'azienda e portarla fuori dalle problematiche in cui versa attualmente. *(Applausi dal Gruppo DS-U e del senatore Malabarba).*

CICOLANI (FI). Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, desidero ribadire il voto favorevole di Forza Italia sul provvedimento in esame e sottolineare quanto è emerso nelle varie dichiarazioni di voto, vale a dire che l'invocato intervento del Governo sul sistema del trasporto aereo deve essere collocato temporalmente a valle del riordino dell'Alitalia. Altrimenti, se venisse realizzato un riordino del sistema per favorire i vettori in questo contesto, esso potrebbe paradossalmente favorire gli altri vettori invece che la compagnia di bandiera. Non sarebbe certamente così se il riordino di settore fosse attuato dopo quello industriale dell'Alitalia.

Mi sembra, quindi, che il Governo si stia muovendo nella direzione giusta. Voteremo perciò il provvedimento senza riserve. *(Applausi dal Gruppo FI e del senatore Salzano).*

MORO (LP). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORO (LP). Signor Presidente, per la votazione finale il Gruppo della Lega chiede che si proceda attraverso la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Moro, 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 disegno di legge, composto del solo articolo 1, nel testo emendato, con il seguente titolo: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia», con l'intesa che la Presidenza si intende autorizzata ad effettuare i coordinamenti che si rendessero necessari.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

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

Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:

(2742) Disposizioni per l'adempimento di obblighi comunitari derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (Votazione finale qualificata ai sensi dell'articolo 120, comma 3, del Regolamento)

e del documento:

(Doc. LXXXVII, n. 4) Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea (anno 2003)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione congiunta del disegno di legge n. 2742 e del Documento LXXXVII, n. 4, «Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea (anno 2003)».

Riprendiamo l'esame degli articoli, nel testo proposto dalla Commissione.

Ricordo che nella seduta antimeridiana è proseguita la votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 1 e agli annessi allegati.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.28.

Verifica del numero legale

BEDIN (*Mar-DL-U*). Poiché l'Europa interessa tutti, vogliamo che vi sia una nutrita presenza in Aula e quindi chiediamo la 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.
Sospendo la seduta per venti minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 19,25, è ripresa alle ore 19,48).

Ripresa della discussione congiunta del disegno di legge n. 2742 e del Documento LXXXVII, n. 4

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.

Passiamo nuovamente alla votazione dell'emendamento 1.28.

Vedo il senatore Bedin in attività sospetta; colleghi, vi prego di prendere posto e mi auguro che vi siano senatori in zone limitrofe all'Aula perché non vi vedo particolarmente numerosi.

Verifica del numero legale

BEDIN (*Mar-DL-U*). Chiediamo la 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).

Nonostante i dispositivi elettronici accesi, il Senato non è in numero legale.

Devo dire che oggi qualcuno ha raggiunto veramente il *record*: non siamo più al pianismo ma al pluripianismo!

AGONI (*LP*). Presidente, apprezzi le circostanze!

PRESIDENTE. Sospendo la seduta per venti minuti.

(*La seduta, sospesa alle ore 19,51, è ripresa alle ore 20,11*).

Ripresa della discussione congiunta del disegno di legge n. 2742 e del Documento LXXXVII, n. 4

PRESIDENTE. Riprendiamo i nostri lavori.
Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.28.

Verifica del numero legale

BEDIN (*Mar-DL-U*). Chiediamo la verifica del numero legale.

PRESIDENTE. Colleghi, prendete posto.

Apprestiamoci a verificare un improbabile numero legale e cerchiamo di non raggiungere il record questa sera!

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 senatore Compagna è solo in un banco contrassegnato da più luci accese*). Complimenti senatore Compagna, ha dato il massimo.

Il Senato non è in numero legale.

Appreziate le circostanze, rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo e del documento LXXXVII, n. 4, ad altra seduta.

Mozioni e interrogazioni, annunzio

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

**Ordine del giorno
per le sedute di giovedì 15 luglio 2004**

PRESIDENTE. Il Senato tornerà a riunirsi domani, 15 luglio, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 9,30 e la seconda alle ore 16, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 9,30

I. Avvio delle discussioni generali dei disegni di legge:

1. BATTAFARANO ed altri. – Istituzioni delle corti d'appello di Sassari, Taranto e Bolzano (344).

– SEMERARO ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Taranto (385).

– GIULIANO. – Istituzione in Caserta degli uffici giudiziari della corte di appello, della corte di assise di appello e del tribunale per i minorenni (456).

– FEDERICI ed altri. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (1051).

– CUTRUFO e TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (1765).

– DETTORI. – Istituzione della corte d'appello di Sassari (2172).

– TOFANI. – Istituzione in Frosinone di una sezione distaccata della Corte di appello di Roma e della Corte di assise d'appello di Roma (2806) (*Relazione orale*).

2. Delega al Governo per il riassetto normativo del settore dell'autotrasporto di persone e cose (2557).

– CASTELLI. – Disciplina relativa al trasporto di merci su strada effettuato nelle ore notturne (22) (*Ove conclusi dalla Commissione*) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

II. Seguito della discussione congiunta del disegno di legge:

Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (2742) (*Voto finale con la presenza del numero legale*).

e del documento:

Relazione sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea nel 2003 (*Doc. LXXXVII, n. 4*).

III. Seguito della discussione dei disegni di legge:

1.

Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva e disciplina dei volontari di truppa in ferma prefissata, nonché delega al Governo per il conseguente coordinamento con la normativa di settore (2572) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

– NIEDDU ed altri. – Misure per la sospensione anticipata del servizio di leva e per l'incentivazione del reclutamento dei volontari nelle Forze armate (1574).

2. Delega al Governo per la disciplina in materia di rapporto d'impiego del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (2756) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

– TATÒ. – Disposizioni per il potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco per il triennio 2001-2003 (708).

– COSTA. – Nuove norme relative all'inquadramento in ruolo del personale volontario del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (942).

3. Delega al Governo per il riordino, il coordinamento e l'integrazione della legislazione in materia ambientale e misure di diretta applicazione (1753-B) *(Approvato dalla Camera dei deputati, modificato dal Senato e nuovamente modificato dalla Camera dei deputati)* *(Voto finale con la presenza del numero legale)* *(Relazione orale)*.

4. Proroga di termini per l'esercizio di deleghe legislative (2650) *(Voto finale con la presenza del numero legale)*.

IV. Discussione congiunta, ai sensi dell'articolo 53, comma 3, penultimo periodo, del Regolamento, dei disegni di legge:

– TURCI ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2875).

– CAMBURSANO ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2885).

e del disegno di legge:

Deputati BENVENUTO ed altri. – Disposizioni in materia di tassazione del trattamento di fine rapporto (2468) *(Approvato dalla Camera dei deputati)*.

V. Seguito della discussione delle mozioni 1-00105, 1-00121, 1-00137, 1-00155, 1-00171, 1-00225, 1-00232 e 1-00240 sul Mezzogiorno.

VI. Seguito della discussione della mozione 1-00224, con procedimento abbreviato, ai sensi dell'articolo 157, comma 3, del Regolamento, sul morbo della lingua blu.

VII. Seguito della discussione delle mozioni 1-00021 e 1-00169, sulla situazione in Birmania.

VIII. Discussione della mozione 1-00205 sulla ricerca scientifica.

ALLE ORE 16

Interpellanze e interrogazioni.

La seduta è tolta (*ore 20,12*).

Allegato A

Conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia (3011) V. nuovo titolo

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia (3011) (Nuovo titolo)

ORDINE DEL GIORNO

G1**Respinto**

Il Senato,

in sede di approvazione del disegno di legge di conversione in legge del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia, alla luce della situazione di evidente crisi del trasporto aereo italiano e della Compagnia di bandiera,

impegna il Governo a mettere in atto i seguenti interventi, prioritari per il rilancio dell'Alitalia e dell'intero settore:

Alitalia deve essere ricapitalizzata e guidata da un *management* non soggetto alle decisioni dei partiti. Se lo Stato, da solo, non ha disponibilità economiche sufficienti per dare seguito a tale ricapitalizzazione e valutando anche i limiti imposti dalla Comunità Europea, è indispensabile ricercare capitali – per l'intero Gruppo e non per parte di esso – che evidenzino un reale impegno industriale, mantenendo però allo Stato il ruolo di deciso controllo su un settore strategico come quello del trasporto aereo;

Alitalia deve essere dotata di un Progetto Industriale che preveda una precisa missione industriale, legata strettamente e funzionalmente allo sviluppo del settore turistico e più in generale del *made in Italy*;

il Gruppo Alitalia deve rimanere integro e non si dovrà procedere alla frammentazione societaria che, oltre a produrre danni rilevantissimi per i lavoratori interessati ed un prevedibile, ulteriore e forte conflitto sociale, rappresenterebbe esclusivamente un'operazione di "ingegneria finanziaria", senza alcun credibile contenuto industriale. Si tratterebbe quindi di un ridimensionamento definitivo non soltanto di Alitalia, ma dell'intero

settore del trasporto aereo, uno dei pochi ancora non "ceduto" in mani straniere;

il riordino complessivo del settore, al cui interno individuare i cosiddetti "requisiti di sistema", rappresenta il primo ed indispensabile intervento "istituzionale e politico" per il Trasporto Aereo e va realizzato immediatamente. Devono essere definite nuove normative finalizzate alla razionalizzazione del sistema aeroportuale (prima fa tutti quello lombardo), evitando la frammentazione e concentrando su un massimo di dodici aeroporti nazionali i maggiori interventi in campo finanziario, organizzativo e di sviluppo delle infrastrutture. È fondamentale intervenire in modo strutturale sulla catena del valore all'interno del settore anche attraverso l'approvazione urgente di alcune misure straordinarie che prevedano tra l'altro una riduzione della tassazione sul carburante e sui biglietti, l'assunzione da parte dello Stato degli oneri derivanti dalle misure di sicurezza, dall'incremento dei premi assicurativi e dai danni economici provocati dalla guerra in Iraq. Non è infatti possibile far pagare ai lavoratori ed alle aziende il costo di situazioni e di crisi di carattere generale ed internazionale derivanti anche da decisioni del Governo;

per non far pagare ai lavoratori i costi di una crisi senza precedenti e per limitare la concorrenza sleale tra le aziende, è indispensabile una stabilizzazione del mercato del lavoro, la realizzazione di contratti e normative nazionali per le diverse categorie, la definizione di clausole di salvaguardia per lavoratori ed aziende, una nuova normativa che regoli durata e modalità di assegnazione degli appalti;

per quanto riguarda il Piano Industriale Alitalia si ricorda che l'accordo tra governo e parti sociali sottoscritto in data 6 maggio 2004, prevede che il sindacato debba svolgere un ruolo attivo nella definizione del progetto di rilancio. Qualsiasi atto unilaterale del vertice aziendale, se non condiviso, non sarebbe coerente con quanto concordato e produrrebbe ulteriore conflitto sociale i cui esiti potrebbero essere imprevedibili. Si auspica quindi il più ampio confronto tra le parti sociali ed un monitoraggio continuo da parte dei ministeri competenti e del Parlamento.

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE (*)

Art. 1.

Approvato, con modifiche al testo del decreto-legge, composto del solo articolo 1

1. È convertito in legge il decreto-legge 24 giugno 2004, n. 159, recante misure urgenti per favorire la ristrutturazione ed il rilancio dell'Alitalia.

2. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

1. Il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a concedere, con uno o più decreti dirigenziali adottati in conformità alla normativa comunitaria e nel rispetto dei principi contenuti nell'accordo tra Governo e parti sociali del 6 maggio 2004, la garanzia dello Stato per l'adempimento da parte di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. delle obbligazioni principali ed accessorie dalla stessa assunte in relazione a finanziamenti, contratti da Alitalia, previo esperimento di procedura competitiva, entro il 31 ottobre 2004, il cui rimborso sarà effettuato entro dodici mesi dalla data dell'ultimo versamento all'impresa delle somme prestate e di importo in linea capitale complessivamente non superiore a euro 400 milioni. La garanzia dello Stato resterà in vigore fino alla scadenza del predetto termine di rimborso. Le modalità di concessione della garanzia, anche senza il beneficio di preventiva escussione, sono stabilite con i decreti di cui al presente comma.

2. I crediti dello Stato nei confronti di Alitalia derivanti dall'eventuale escussione della garanzia concessa ai sensi del comma 1 sono subordinati e potranno essere soddisfatti soltanto al completo soddisfacimento degli altri creditori della Società.

3. Agli eventuali oneri derivanti dall'escussione della garanzia concessa ai sensi del comma 1 si provvede ai sensi dell'articolo 7, secondo comma, numero 2), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

EMENDAMENTI

1.1

PEDRAZZINI, MORO

Respinto*Sopprimere l'articolo.***1.2**

MONTINO, BRUTTI PAOLO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, alle parole: «Il Ministero dell'economia e delle finanze» premettere le seguenti: «Al fine di garantire la continuità operativa dell'Alitalia - Linee aeree italiane SpA e di assicurare alla stessa adeguati

mezzi finanziari, in attesa della definizione del piano industriale di ri strutturazione».

1.3

PEDRAZZINI, MORO

Respinto

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «e delle finanze» inserire le seguenti: «entro sessanta giorni dal parere espresso dalle competenti commissioni parlamentari sul piano industriale Alitalia 2004-2006».

1.4

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, primo periodo, sopprimere la seguente parola: «dirigenziali».

1.100

COVIELLO, BEDIN

Respinto

Al comma 1, sostituire la parola «adottati» con le seguenti: «, da adottarsi entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto,».

1.5

MONTALBANO, BRUTTI PAOLO, MONTINO, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «in relazione a finanziamenti» aggiungere le seguenti: «finalizzati alla continuità operativa».

1.6

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

Respinto

Al comma 1, dopo le parole: «procedura competitiva» aggiungere le seguenti: «ai sensi del decreto legislativo 17 marzo 1995, n. 158».

1.8

BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: «entro dodici mesi» con le seguenti: «, previo accordo con i soggetti erogatori, a decorrere da dodici mesi».

1.7

DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE, TURRONI, ZANCAN

Le parole da: «Al comma» a: «la seguente:» respinte; seconda parte preclusa

Al comma 1, sostituire la parola: «dodici», con la seguente: «ventiquattro».

1.101

BEDIN, COVIELLO

Precluso

Al comma 1, sostituire le parole: «dodici mesi» con le seguenti: «sei mesi».

1.9

VISERTA COSTANTINI, BRUTTI PAOLO, MONTINO, MONTALBANO

Respinto

Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «entro dodici mesi» aggiungere le seguenti: «, ovvero previo esplicito assenso dei soggetti erogatori, entro 24 mesi».

1.10

MONTINO, BRUTTI PAOLO, MONTALBANO, VISERTA COSTANTINI

Respinto

Al comma 1, primo periodo, sostituire le parole: «a euro 400 milioni» con le seguenti: «a euro 600 milioni».

1.102

COVIELLO, BEDIN

Respinto

Dopo il comma 1, inserire il seguente:

«1-bis. Il presente decreto legge e i decreti dirigenziali di cui al comma 1 sono comunicati alla Commissione europea entro 10 giorni dalla data di adozione dei decreti dirigenziali di cui al comma 1».

1.11

PEDRAZZINI, MORO

Respinto

Sostituire il comma 2, con il seguente:

«2. Per i crediti vantati dallo Stato nei confronti di Alitalia a seguito dell'eventuale escussione della garanzia concessa ai sensi del comma 1, lo Stato è creditore privilegiato».

1.12

PEDRAZZINI, MORO

Improcedibile

Sostituire il comma 3, con il seguente:

«3. Dall'escussione della garanzia concessa ai sensi del comma 1, non derivano nuovi o maggiori oneri per lo Stato».

1.1000

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

Al comma 3, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «con imputazione all'unità previsionale di base 3.2.4.2, "garanzie dello Stato", iscritta nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze».

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE
UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 1

1.0.1DONATI, RIPAMONTI, BOCO, CARELLA, CORTIANA, DE PETRIS, MARTONE,
TURRONI, ZANCAN**Respinto**

Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. Entro trenta giorni dalla data di approvazione del presente decreto, Alitalia - Linee aeree Italiane SpA dovrà presentare un Piano industriale di risanamento e sviluppo. Il Piano industriale di ristrutturazione dovrà essere realizzato anche mediante specifici aumenti di capitale a condizioni di mercato.».

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

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

EMENDAMENTO AL TITOLO DEL DECRETO-LEGGE

Tit. 100

COVIELLO, BEDIN

Respinto

Sostituire il titolo del provvedimento con il seguente:

«Misure urgenti per la concessione della garanzia dello Stato in relazione ai finanziamenti contratti da Alitalia - Linee Aeree Italiane SpA».

DISEGNO DI LEGGE

Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee. Legge comunitaria 2004 (2742)

ARTICOLO 1 NEL TESTO PROPOSTO DALLA COMMISSIONE
E ALLEGATI A E B

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI SUI PROCEDIMENTI
PER L'ADEMPIMENTO DEGLI OBBLIGHI COMUNITARI

Art. 1.

(Delega al Governo per l'attuazione di direttive comunitarie)

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro il termine di diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i decreti legislativi recanti le norme occorrenti per dare attuazione alle direttive comprese negli elenchi di cui agli allegati A e B.

2. I decreti legislativi sono adottati, nel rispetto dell'articolo 14 della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri o del Ministro per le politiche comunitarie e del Ministro con competenza istituzionale prevalente per la materia, di concerto con i Ministri degli affari esteri, della giustizia, dell'economia e delle finanze e con gli altri Ministri interessati in relazione all'oggetto della direttiva.

3. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive comprese nell'elenco di cui all'allegato B, nonché, qualora sia previsto il ricorso a sanzioni penali, quelli relativi all'attuazione delle direttive elencate nell'allegato A, sono trasmessi, dopo l'acquisizione degli altri pareri previsti dalla legge, alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica perché su di essi sia espresso, entro quaranta giorni dalla data di trasmissione, il parere dei competenti organi parlamentari. Il Governo, nei trenta giorni successivi, esaminato il parere, ritrasmette, con le sue osservazioni e con eventuali modificazioni, i testi alle Commissioni per il parere definitivo che deve essere espresso entro venti giorni. Decorso tale ultimo termine i decreti sono emanati anche in mancanza del parere. Qualora il termine previsto per il parere dei competenti organi parlamentari scada nei trenta giorni che precedono la scadenza dei termini previsti ai commi 1 o 5 o successivamente, questi ultimi sono prorogati di novanta giorni.

4. Gli schemi dei decreti legislativi recanti attuazione delle direttive 2003/20/CE, 2003/35/CE, 2003/42/CE, 2003/59/CE, 2003/85/CE, 2003/87/CE, 2003/99/CE e 2003/10/CE sono corredati della relazione tecnica di cui all'articolo 11-ter, comma 2, della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni. Su di essi è richiesto il parere delle Commissioni parlamentari competenti per i profili finanziari.

5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore di ciascuno dei decreti legislativi di cui al comma 1, nel rispetto dei principi e criteri direttivi fissati dalla presente legge, il Governo può emanare, con la procedura indicata nei commi 2, 3 e 4, disposizioni integrative e correttive dei decreti legislativi emanati ai sensi del comma 1.

6. In relazione a quanto disposto dall'articolo 117, quinto comma, della Costituzione, i decreti legislativi eventualmente adottati nelle materie di competenza legislativa delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano, entrano in vigore, per le regioni e le province autonome nelle quali non sia ancora in vigore la propria normativa di attuazione, alla data di scadenza del termine stabilito per l'attuazione della normativa comunitaria e perdono comunque efficacia a decorrere dalla data di entrata in vigore della normativa di attuazione adottata da ciascuna regione e provincia autonoma nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e, nelle materie di competenza concorrente, dei principi fondamentali stabiliti dalla legislazione dello Stato. A tale fine i decreti legislativi recano l'esplicita indicazione della natura sostitutiva e cedevole delle disposizioni in essi contenute.

7. Il Ministro per le politiche comunitarie, nel caso in cui una o più deleghe di cui al comma 1 non risulti ancora esercitata trascorsi quattro mesi dal termine previsto dalla direttiva per la sua attuazione, trasmette alla Camera dei deputati e al Senato della Repubblica una relazione che dia conto dei motivi addotti dai Ministri con competenza istituzionale prevalente per la materia a giustificazione del ritardo. Il Ministro per le politiche comunitarie ogni quattro mesi informa altresì la Camera dei deputati e il Senato della Repubblica sullo stato di attuazione delle direttive da parte delle regioni e delle province autonome.

ALLEGATO A

2003/38/CE del Consiglio, del 13 maggio 2003, che modifica la direttiva 78/660/CEE relativa ai conti annuali di taluni tipi di società per quanto concerne gli importi espressi in euro.

2003/73/CE della Commissione, del 24 luglio 2003, recante modifica dell'allegato III della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

2003/93/CE del Consiglio, del 7 ottobre 2003, che modifica la direttiva 77/799/CEE relativa alla reciproca assistenza fra le autorità competenti degli Stati membri nel settore delle imposte dirette e indirette.

2003/94/CE della Commissione, dell'8 ottobre 2003, che stabilisce principi e le linee direttrici delle buone prassi di fabbricazione relative ai medicinali per uso umano e ai medicinali per uso umano in fase di sperimentazione.

2003/98/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico.

ALLEGATO B

2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

2001/84/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 settembre 2001, relativa al diritto dell'autore di un'opera d'arte sulle successive vendite dell'originale.

2002/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, che istituisce un quadro generale relativo all'informazione e alla consultazione dei lavoratori.

2002/15/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2002, concernente l'organizzazione dell'orario di lavoro delle persone che effettuano operazioni mobili di autotrasporto.

2003/10/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 febbraio 2003, sulle prescrizioni minime di sicurezza e di salute relative all'esposizione dei lavoratori ai rischi derivanti dagli agenti fisici (rumore) (diciassettesima direttiva particolare ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 1, della direttiva 89/391/CEE).

2003/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 marzo 2003, che modifica la direttiva 83/477/CEE del Consiglio sulla protezione dei lavoratori contro i rischi connessi con un'esposizione all'amianto durante il lavoro.

2003/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 aprile 2003, che modifica la direttiva 91/671/CEE del Consiglio per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza sugli autoveicoli di peso inferiore a 3,5 tonnellate.

2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, che prevede la partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica le direttive del Consiglio 85/337/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia.

2003/41/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 giugno 2003, relativa alle attività e alla supervisione degli enti pensionistici aziendali o professionali.

2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

2003/51/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2003, che modifica le direttive 78/660/CEE, 83/349/CEE, 86/635/CEE e 91/674/CEE relative ai conti annuali e ai conti consolidati di taluni tipi di società, delle banche e altri istituti finanziari e delle imprese di assicurazione.

2003/54/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica e che abroga la direttiva 96/92/CE.

2003/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2003, relativa a norme comuni per il mercato interno del gas naturale e che abroga la direttiva 98/30/CE.

2003/58/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, che modifica la direttiva 68/151/CEE del Consiglio per quanto riguarda i requisiti di pubblicità di taluni tipi di società.

2003/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2003, sulla qualificazione iniziale e formazione periodica dei conducenti di taluni veicoli stradali adibiti al trasporto di merci o passeggeri, che modifica il regolamento (CEE) n. 3820/85 del Consiglio e la direttiva 91/439/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 76/914/CEE del Consiglio.

2003/71/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, relativa al prospetto da pubblicare per l'offerta pubblica o l'ammissione alla negoziazione di strumenti finanziari e che modifica la direttiva 2001/34/CE.

2003/72/CE del Consiglio, del 22 luglio 2003, che completa lo statuto della società cooperativa europea per quanto riguarda il coinvolgimento dei lavoratori.

2003/74/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2003, che modifica la direttiva 96/22/CE del Consiglio concernente il divieto di utilizzazione di talune sostanze ad azione ormonica, tireostatica e delle sostanze b-agoniste nelle produzioni animali.

2003/85/CE del Consiglio, del 29 settembre 2003, relativa a misure comunitarie di lotta contro l'afta epizootica, che abroga la direttiva 85/511/CEE e le decisioni 891531/CEE e 91/665/CEE e recante modifica della direttiva 92/46/CEE.

2003/86/CE del Consiglio, del 22 settembre 2003, relativa al diritto al ricongiungimento familiare.

2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio.

2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

2003/89/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 novembre 2003, che modifica la direttiva 2000/13/CE per quanto riguarda l'indicazione degli ingredienti contenuti nei prodotti alimentari.

2003/92/CE del Consiglio, del 7 ottobre 2003, che modifica la direttiva 77/388/CEE relativamente alle norme sul luogo di cessione di gas e di energia elettrica.

2003/96/CE del Consiglio, del 27 ottobre 2003, che ristruttura il quadro comunitario per la tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità.

2003/99/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, sulle misure di sorveglianza delle zoonosi e degli agenti zoonotici, recante modifica della decisione 90/424/CEE del Consiglio e che abroga la direttiva 92/117/CEE del Consiglio.

2003/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2003, che modifica la direttiva 96/82/CE del Consiglio sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose.

2003/109/CE del Consiglio, del 25 novembre 2003, relativa allo *status* dei cittadini dei paesi terzi che siano soggiornanti di lungo periodo.

2003/110/CE del Consiglio, del 25 novembre 2003, relativa all'assistenza durante il transito nell'ambito di provvedimenti di espulsione per via aerea.

EMENDAMENTO 1.28

1.28

BEDIN, CAVALLARO, COVIELLO

Al comma 6, sostituire le parole da: «eventualmente adottati», fino a: «Trento e di Bolzano», con le seguenti: «che incidono nelle materie di competenza legislativa delle regioni e province autonome di Trento e Bolzano, sono adottati previo parere della Conferenza Stato-regioni, ed».

Allegato B**Votazioni qualificate effettuate nel corso della seduta**

VOTAZIONE		OGGETTO	RISULTATO					ESITO	
Num.	Tipo		Pre	Vot	Ast	Fav	Cont		Magg
1	NOM.	Disegno di legge n. 3011, conversione in legge del decreto-legge n. 159 del 2004. Em. 1.1, Pedrazzini e Moro	174	165	006	009	150	083	RESP.
2	NOM.	DDL n. 3011. Em. 1.5, Montalbano e altri	185	183	003	060	120	092	RESP.
3	NOM.	DDL n. 3011. Em. 1.8, Brutti P. e altri	186	181	002	064	115	091	RESP.
4	NOM.	DDL n. 3011. Em. 1.11, Pedrazzini e Moro	190	189	003	022	164	095	RESP.
5	NOM.	DDL n. 3011. votazione finale	191	190	000	172	018	096	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. 0636 del 14-07-2004 Pagina 1

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
AGGLIATI ANTONIO	C	C	C	C	F
AGONI SERGIO	F	F	F	F	C
ALBERTI CASELLATI MARIA ELISAB	C	C	C	C	F
ANTONIONE ROBERTO	M	M	M	M	M
ARCHIUTTI GIACOMO	C	C	C	C	F
ASCIUTTI FRANCO	C	C	C	C	F
AZZOLLINI ANTONIO	C	C	C	C	F
BAIO DOSSI EMANUELA	C			C	
BALBONI ALBERTO	C	C	C	C	F
BALDINI MASSIMO	M	M	M	M	M
BARATELLA FABIO					F
BARELLI PAOLO	C	C	C	C	F
BASILE FILADELFIO GUIDO	M	M	M	M	M
BASSANINI FRANCO		F			
BASTIANONI STEFANO					C
BATTAFARANO GIOVANNI VITTORIO	C	F	F	C	F
BATTAGLIA GIOVANNI					F
BATTISTI ALESSANDRO	C			C	F
BEDIN TINO					F
BERGAMO UGO	C	C	C	C	F
BETTA MAURO			F	F	
BETTAMIO GIAMPAOLO	C	C	C	C	F
BEVILACQUA FRANCESCO					F
BIANCONI LAURA	C	C	C	C	F
BOBBIO LUIGI	C	C		C	F
BOLDI ROSSANA LIDIA	R	F		F	C
BONATESTA MICHELE	C	C	C	C	F
BONGIORNO GIUSEPPE	C	C	C	C	F
BOREA LEONZIO	C	C	C	C	F
BOSCETTO GABRIELE	M	M	M	M	M
BOSI FRANCESCO	M	M	M	M	M
BRIGNONE GUIDO	F	F		F	C

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 2

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
BRUTTI MASSIMO			F		F
BRUTTI PAOLO		F	F	C	F
BUCCIERO ETTORE	M	M	M	M	M
BUDIN MILOS		F		C	F
CALDEROLI ROBERTO	P	P	P	P	P
CALLEGARO LUCIANO	C	C		C	F
CALVI GUIDO	C	F	F	C	F
CAMBER GIULIO	C	C	C	C	F
CANTONI GIAMPIERO CARLO	C	C	C	C	F
CARRARA VALERIO	C	C	C	C	F
CARUSO ANTONINO	C	C	C	C	F
CASTAGNETTI GUGLIELMO	F	F	F	F	C
CASTELLANI PIERLUIGI	C	F	F	C	F
CASTELLI ROBERTO	M	M	M	M	M
CHERCHI PIETRO	C		C	C	
CHINCARINI UMBERTO	F	F	A	F	C
CHIRILLI FRANCESCO	A	C	C	C	F
CHIUSOLI FRANCO	A	F	F	A	F
CICCANTI AMEDEO	C	C	C	C	F
CICOLANI ANGELO MARIA	C	C	C	C	F
CIRAMI MELCHIORRE	C	C	C	C	F
COLETTI TOMMASO		C	C		
COLLINO GIOVANNI	M	M	M	M	M
COMINCIOLI ROMANO	C	C	C	C	F
COMPAGNA LUIGI	C	C	C	C	F
CONSOLO GIUSEPPE	C	C	C	C	F
CORRADO ANDREA			F	F	C
CORTIANA FIORELLO	C	F	F	C	F
COSTA ROSARIO GIORGIO	C	C	C	C	F
COZZOLINO CARMINE	C	C	C	C	F
CREMA GIOVANNI	C	F	F	C	F
CURSI CESARE	M	M	M	M	M

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 3

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
CURTO EUPREPIO	C	C	C	C	F
D'ALI' ANTONIO	C	C	C		F
DALLA CHIESA FERNANDO (NANDO)					F
D'AMBROSIO ALFREDO	C	C	F	C	F
D'ANDREA GIAMPAOLO VITTORIO			F	C	
DANIELI PAOLO	C	C	C	C	F
DANZI CORRADO	C	C	C	C	F
DE CORATO RICCARDO	C	C	C	C	F
DEGENNARO GIUSEPPE	M	M	M	M	M
DELL'UTRI MARCELLO		C		C	F
DELOGU MARIANO	C		C	C	F
DEL PENNINO ANTONIO	F	F	F	F	C
DEMASI VINCENZO	C	C	C	C	F
DE PAOLI ELIDIO	A	F	F	F	
DE RIGO WALTER	C	C	C	C	F
D'IPPOLITO VITALE IDA	C	C	C	C	F
DONATI ANNA		F	F	C	F
D'ONOFRIO FRANCESCO	C	C	C	C	F
EUFEMI MAURIZIO	C	C	C	C	F
FABBRI LUIGI	C	C	C	C	F
FALCIER LUCIANO	C	C	C	C	F
FALOMI ANTONIO					F
FASOLINO GAETANO	C	C	C	C	F
FASSONE ELVIO		F			
FAVARO GIAN PIETRO	C	C	C	C	F
FEDERICI PASQUALINO LORENZO	C	C	C	C	F
FERRARA MARIO FRANCESCO	C	C	C	C	F
FILIPPELLI NICODEMO FRANCESCO	C	F	F	C	F
FIRRARELLO GIUSEPPE	C	C	C	C	F
FLAMMIA ANGELO	C	F	F	C	
FLORINO MICHELE	C	C	C	C	F
FORMISANO ANIELLO	C	F	F	C	F

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 4

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
FORTE MICHELE	C	C	C	C	F
FRANCO PAOLO		F	F	F	C
GABURRO GIUSEPPE	C	C	C	C	F
GAGLIONE ANTONIO	C	F	F	C	F
GARRAFFA COSTANTINO	C	F	F	C	
GASBARRI MARIO					F
GENTILE ANTONIO	C	C	C	C	F
GIARETTA PAOLO		F	F	F	
GIOVANELLI FAUSTO			F		F
GIRFATTI ANTONIO	C	C	C	C	F
GIULIANO PASQUALE	C	C	C	C	F
GRECO MARIO		C	C	C	F
GRILLOTTI LAMBERTO	C	C	C	C	F
GRUOSSO VITO	C	F	F	C	
GUASTI VITTORIO	C	C	C	C	F
GUBERT RENZO	C	C	C	A	F
GUBETTI FURIO	C	C	C	F	F
GUERZONI LUCIANO					F
IERVOLINO ANTONIO	C	C	C	C	F
IOANNUCCI MARIA CLAUDIA	C	C	C	C	F
IOVENE ANTONIO					F
IZZO COSIMO	C	C	C	C	F
KAPPLER DOMENICO	C	C	C	C	F
KOFLER ALOIS	A	A	A	A	
LA LOGGIA ENRICO	M	M	M	M	M
LAURO SALVATORE	C	C	C	C	F
LIGUORI ETTORE	A	A	F	C	
LONGHI ALEANDRO	C	F	F	C	
MACONI LORIS GIUSEPPE	C	F	F	C	F
MAFFIOLI GRAZIANO	C	C	C	C	F
MAGISTRELLI MARINA					F
MAGNALBO' LUCIANO	M	M	M	M	M

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 5

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
MAINARDI GUIDO	C	C		C	F
MALABARBA LUIGI	C	F	F	C	F
MALAN LUCIO	C	C	C	C	F
MANFREDI LUIGI	C	C	C	C	F
MANTICA ALFREDO	M	M	M	M	M
MANUNZA IGNAZIO	C	C	C	F	F
MANZELLA ANDREA		F	F	C	F
MANZIONE ROBERTO	C	C	F	C	
MARANO SALVATORE	C	C	C	C	F
MARINO LUIGI		F	F	C	F
MARITATI ALBERTO					F
MARTONE FRANCESCO	M	M	M	M	M
MASCIONI GIUSEPPE	C	F	F	C	
MASSUCCO ALBERTO FELICE S.	F	F	F	F	C
MELELEO SALVATORE	C	C	C	C	F
MENARDI GIUSEPPE	C	C	C	C	F
MICHELINI RENZO			F		
MINARDO RICCARDO	C	C	C	C	F
MODICA LUCIANO			F	C	F
MONCADA LO GIUDICE GINO	C	C	C	C	F
MONTALBANO ACCURSIO	C	F	F	C	
MONTI CESARINO	R	F	F	F	C
MONTINO ESTERINO	C	F	F	C	
MORANDO ANTONIO ENRICO		F	F	C	F
MORO FRANCESCO	F	F	F	F	C
MORRA CARMELO	C	C	C	C	F
MORSELLI STEFANO	C	C	C	C	F
MUGNAI FRANCO	C	C	C	C	F
MULAS GIUSEPPE	C	C	C	C	F
MURINEDDU GIOVANNI PIETRO					F
NESSA PASQUALE	C	C	C	C	F
NOCCO GIUSEPPE ONORATO B.	C	C	C	C	F

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 6

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
NOVI EMIDDIO		C	C	C	F
OGNIBENE LIBORIO	C	C	C	C	F
PACE LODOVICO	C	C	C	C	F
PAGANO MARIA GRAZIA	C	F	F	C	
PALOMBO MARIO	A	C	C	C	F
PASCARELLA GAETANO	C	F	F	C	
PASINATO ANTONIO DOMENICO	C	C	C	C	F
PASQUINI GIANCARLO		F	F	C	F
PASTORE ANDREA	C	C	C	C	F
PEDRAZZINI CELESTINO		F		F	C
PEDRIZZI RICCARDO	C	C	C	C	F
PELLEGRINO GAETANO ANTONIO	C	C	C	C	F
PELLICINI PIERO	C	C	C	C	F
PERUZZOTTI LUIGI	R	F	F	F	C
PESSINA VITTORIO	C	C	F	C	F
PETRINI PIERLUIGI	C			C	F
PIANETTA ENRICO	M	M	M	M	M
PIATTI GIANCARLO	C	F	F	C	F
PICCIONI LORENZO	C	C	C	C	F
PILONI ORNELLA	C	F	F	C	
PIROVANO ETTORE	F	F	F	F	C
PIZZINATO ANTONIO	C	F	F	C	F
PONTONE FRANCESCO	C	C	C	C	F
PONZO EGIDIO LUIGI	C	C	C	C	F
PROVERA FIORELLO	M	M	M	M	M
RAGNO SALVATORE				C	
RIGONI ANDREA					F
RIPAMONTI NATALE		F	F	C	F
RIZZI ENRICO	C	C	C	C	F
ROLLANDIN AUGUSTO ARDUINO C.					F
RONCONI MAURIZIO	C	C	C	C	F
SALINI ROCCO	C	C	C	C	F

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 7

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
SALZANO FRANCESCO	C	C	C	C	F
SAMBIN STANISLAO ALESSANDRO	C	C	C	C	F
SANZARELLO SEBASTIANO					F
SAPORITO LEARCO	M	M	M	M	M
SCALERA GIUSEPPE					F
SCARABOSIO ALDO	C	C	C	C	F
SCHIFANI RENATO GIUSEPPE	C	C	C		F
SCOTTI LUIGI	C	C	C	C	F
SEMERARO GIUSEPPE	C	C	C	C	F
SESTINI GRAZIA	M	M	M	M	M
SILIQVINI MARIA GRAZIA	M	M	M	M	M
SODANO CALOGERO	M	M	M	M	M
SODANO TOMMASO	C	F	F	C	F
SOLIANI ALBERTINA	C	F	F	C	
SPECCHIA GIUSEPPE	C	C	C	C	F
STANISCI ROSA	C	F	F	C	F
STIFFONI PIERGIORGIO		F		F	C
SUDANO DOMENICO	C	C	C	C	F
TAROLLI IVO	C	C	C	C	F
TATO' FILOMENO BIAGIO	C	C	C	C	F
TESSITORE FULVIO	C	F	F	C	F
TIRELLI FRANCESCO	F	F	F	F	C
TOFANI ORESTE	C	C	C	C	F
TOMASSINI ANTONIO	C	C	C	C	F
TONINI GIORGIO	M	M	M	M	M
TRAVAGLIA SERGIO	C	C	C	C	F
TREDESE FLAVIO	C	C	C	C	F
TREMATERRA GINO					F
TUNIS GIANFRANCO	C	C	C	C	C
TURRONI SAURO		F	F	C	
ULIVI ROBERTO	C	C	C	C	F
VALDITARA GIUSEPPE	C	C	C	C	F

Seduta N. 0636 del 14-07-2004 Pagina 8

Totale votazioni 5

(F)=Favorevole
(M)=Cong/Gov/Miss(C)=Contrario
(P)=Presidente(A)=Astenuto
(R)=Richiedente

(V)=Votante

NOMINATIVO	Votazioni dalla n° 1 alla n° 5				
	01	02	03	04	05
VALLONE GIUSEPPE			F	C	F
VEGAS GIUSEPPE	M	M	M	M	M
VENTUCCI COSIMO	M	M	M	M	M
VERALDI DONATO TOMMASO	C	C	C	C	F
VICINI ANTONIO	C	F	F	C	F
VISERTA COSTANTINI BRUNO		A		C	F
VITALI WALTER	C	F	F	F	F
VIVIANI LUIGI	C	F	F		F
VIZZINI CARLO	C	C	C	C	F
ZANCAN GIAMPAOLO				C	F
ZANDA LUIGI ENRICO	C	F	F	C	F
ZANOLETTI TOMASO	C	C	C	C	F
ZAPPACOSTA LUCIO	C	C	C	C	F
ZAVOLI SERGIO WOLMAR	C	F	F	C	F
ZICCONI GUIDO	C	C	C	C	F
ZORZOLI ALBERTO PIETRO MARIA	C	C	C	C	F

Disegni di legge, trasmissione dalla Camera dei deputati

Ministro Affari Esteri

Ministro Interno

Ministro difesa

Presidente del Consiglio dei ministri

(Governo Berlusconi-II)

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 160, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali (3040)

(presentato in data **14/07/2004**)

C. 5088 approvato dalla Camera dei Deputati;

On. Capuano Antonio

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta su cause e responsabilità di casi di dissesto finanziario di imprese industriali (3041)

(presentato in data **14/07/2004**)

C. 4568 approvato in testo unificato dalla Camera dei Deputati (TU con C. 4589, C. 4640, C. 4651);

On. Selva Gustavo, Ramponi Luigi

Proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali (3042)

(presentato in data **14/07/2004**)

C. 5126 approvato dalla Camera dei Deputati.

Disegni di legge, annuncio di presentazione

Sen. Ronconi Maurizio

Modifica dell'ordinamento della professione di perito agrario (3043)

(presentato in data **14/07/2004**)

Disegni di legge, assegnazione**In sede deliberante**

4^a Commissione permanente Difesa

Dep. Selva Gustavo, Dep. Ramponi Luigi

Proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali (3042)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 3^a Aff. esteri, 5^a Bilancio, 12^a Sanità, 14^a Unione europea

C. 5126 approvato dalla Camera dei Deputati;

(assegnato in data **14/07/2004**)

In sede referente

1^a Commissione permanente Aff. cost.

Sen. Scarabosio Aldo ed altri

Modifica al testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, in materia di doppio turno (2633)

(assegnato in data **14/07/2004**)

1^a Commissione permanente Aff. cost.

Sen. Maffioli Graziano

Modifiche all'articolo 11 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza di cui al regio decreto 18 giugno 1931, n. 773, in materia di negazione di autorizzazioni di polizia (2871)

previ pareri delle Commissioni 4^a Difesa

(assegnato in data **14/07/2004**)

1^a Commissione permanente Aff. cost.

Sen. Bergamo Ugo, Sen. Danieli Paolo

Norme in materia di trattamento economico e orario di lavoro del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco (2930)

previ pareri delle Commissioni 5^a Bilancio

(assegnato in data **14/07/2004**)

1^a Commissione permanente Aff. cost.

Sen. Bergamo Ugo, Sen. Danieli Paolo

Norme in materia di disciplina del tirocinio per l'ammissione al Corpo nazionale dei vigili del fuoco (2931)

previ pareri delle Commissioni 5^a Bilancio, 7^a Pubb. istruz.

(assegnato in data **14/07/2004**)

3^a Commissione permanente Aff. esteri

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di stabilizzazione e di associazione tra le Comunità europee ed i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Croazia, dall'altra, con Allegati, Protocolli, Dichiarazioni ed Atto finale, fatto a Lussemburgo il 29 ottobre 2001 (2315-B)

previ pareri delle Commissioni 5^a Bilancio

S. 2315 approvato dal Senato della Repubblica; C. 4222 approvato con modificazioni dalla Camera dei Deputati;

(assegnato in data **14/07/2004**)

3^a Commissione permanente Aff. esteri

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di cooperazione culturale, scientifica e tecnologica tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica del Paraguay, fatto a Roma il 6 dicembre 2000 (2992)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 5^a Bilancio, 7^a Pubb. istruz., 8^a Lavori pubb.

(assegnato in data **14/07/2004**)

3^a Commissione permanente Aff. esteri

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo euromediterraneo che istituisce un'Associazione tra la Comunità europea ed i suoi Stati membri, da una parte, e la Repubblica libanese, dall'altra, con Allegati, Protocolli, Dichiarazioni ed atto finale, fatto a Lussemburgo il 17 giugno 2002 (3029) previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 5^a Bilancio, 7^a Pubbl. istruz., 8^a Lavori pubbl., 10^a Industria, 11^a Lavoro, 14^a Unione europea, Commissione parlamentare questioni regionali

C. 4875 approvato dalla Camera dei Deputati;

(assegnato in data **14/07/2004**)

3^a Commissione permanente Aff. esteri

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo di mutua assistenza amministrativa tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica di Croazia per la prevenzione, l'accertamento e la repressione delle infrazioni doganali, con Allegato, fatto a Zagabria il 21 maggio 2002 (3030) previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, 6^a Finanze

C. 4561 approvato dalla Camera dei Deputati;

(assegnato in data **14/07/2004**)

8^a Commissione permanente Lavori pubbl.

Sen. Pedrazzini Celestino

Modificazione e razionalizzazione del sistema di targatura e del regime giuridico degli autoveicoli, dei motoveicoli e dei rimorchi (2829)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, 6^a Finanze

(assegnato in data **14/07/2004**)

8^a Commissione permanente Lavori pubbl.

Sen. Zanda Luigi Enrico

Nuove norme in materia di pubblicità radiotelevisiva e di sanzioni amministrative di competenza dell'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni (2864)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 2^a Giustizia, 5^a Bilancio, Commissione speciale in materia d'infanzia e di minori

(assegnato in data **14/07/2004**)

8^a Commissione permanente Lavori pubbl.

Sen. Camber Giulio

Modifica dell'articolo 60, comma 4, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, in materia di veicoli di interesse storico o collezionistico (2963)

previ pareri delle Commissioni 1^a Aff. cost., 5^a Bilancio, 7^a Pubbl. istruz.

(assegnato in data **14/07/2004**)

Commissioni 2ª e 4ª riunite

Sen. Pessina Vittorio

Concessione di amnistia per i delitti di renitenza alla leva e di sottrazione al servizio civile commessi fino al 31 maggio 2004 (3009)
previ pareri delle Commissioni 1ª Aff. cost.
(assegnato in data **14/07/2004**)

Commissioni 2ª e 12ª riunite

Sen. Cavallaro Mario

Modifiche al testo unico di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1990, n. 309, in materia di depenalizzazione del consumo di sostanze stupefacenti, di misure alternative alla detenzione per i tossicodipendenti e di politiche di riduzione del danno (2985)
previ pareri delle Commissioni 1ª Aff. cost., 5ª Bilancio, 11ª Lavoro, Commissione parlamentare questioni regionali
(assegnato in data **14/07/2004**)

Commissioni 3ª e 4ª riunite

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 24 giugno 2004, n. 160, recante proroga della partecipazione italiana a missioni internazionali (3040)
previ pareri delle Commissioni 1ª Aff. cost., 2ª Giustizia, 5ª Bilancio, 8ª Lavori pubb., 10ª Industria, 12ª Sanità, Commissione straordinaria diritti umani. È stato inoltre deferito alla 1ª Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 78, comma 3, del Regolamento.
C. 5088 approvato dalla Camera dei Deputati;
(assegnato in data **14/07/2004**)

Disegni di legge, richieste di parere

La 5ª Commissione permanente è stata chiamata ad esprimere il proprio parere sul disegno di legge: Bergamo ed altri. – «Modifica dell'articolo 9 della legge 5 marzo 1963, n. 366, in materia di utilizzo delle valli da pesca lagunari» (732), già deferito, in sede referente, alle Commissioni riunite 9ª (Agricoltura e produzione agroalimentare) e 13ª (Territorio, ambiente, beni ambientali).

Governo, richieste di parere su documenti

Il Ministro per i rapporti con il Parlamento, con lettera in data 13 luglio 2004, ha inviato, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, della legge 31 ottobre 2003, n. 306, la richiesta di parere parlamentare in ordine allo schema di decreto legislativo di recepimento della direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 marzo 2002, che istituisce

norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità (n. 394).

Ai sensi della predetta disposizione e dell'articolo 139-*bis* del Regolamento, tale richiesta è stata deferita alle Commissioni riunite 8^a e 13^a, che dovranno esprimere il proprio parere entro il 23 agosto 2004. La 1^a e la 14^a Commissione permanente potranno formulare le proprie osservazioni alle Commissioni riunite, in tempo utile affinché queste possano esprimere il parere entro il termine assegnato.

Mozioni

ROLLANDIN, Thaler Ausserhofer, ANDREOTTI, PEDRINI, FRAU, MICHELINI, BETTA, KOFLER, PETERLINI, COSSIGA – Il Senato, premesso che:

la direttiva 92/100 CEE del Consiglio, del 19 novembre 1992, concernente il diritto di noleggio, il diritto di prestito e taluni altri diritti connessi al diritto d'autore in materia di proprietà intellettuale, oltre ad aver riconosciuto agli autori il diritto esclusivo di autorizzare o vietare il prestito degli originali e delle copie di opere protette dal diritto d'autore, ha previsto la possibilità, per gli Stati membri, di derogare a tale diritto esclusivo, per il prestito da parte di istituzioni pubbliche, qualora venisse riconosciuta una remunerazione all'autore;

la medesima direttiva 92/100 CEE, al comma 3 dell'articolo 5, ha previsto la possibilità per gli Stati membri di esonerare solo «alcune» categorie di istituzioni dal pagamento della remunerazione di cui sopra;

con il decreto legislativo n. 685 del 16 novembre 1994 (di attuazione della direttiva 92/100 CEE) l'Italia, all'articolo 5, ha previsto l'esonero da qualsiasi remunerazione per il prestito eseguito da tutte le biblioteche e discoteche dello Stato e degli enti pubblici;

considerato che:

sono attualmente in corso procedimenti per infrazione della normativa europea nei confronti sia dell'Italia che di altri Paesi quali Spagna, Irlanda, Portogallo, Lussemburgo, Francia e Belgio (quest'ultimo già condannato);

avendo un carattere culturale, scientifico ed educativo, senza alcuno scopo di lucro, le biblioteche degli enti pubblici garantiscono ai cittadini il diritto al libero accesso allo studio, alla cultura ed all'informazione ed esercitano una funzione rilevante nello sviluppo e nel mantenimento di una società democratica permettendo l'accesso ad un vasto numero di opinioni, pensieri ed idee (direttiva IFLA/UNESCO per lo sviluppo del servizio delle biblioteche pubbliche 2001);

la Commissione cultura del Consiglio d'Europa e il Council of cultural co-operation hanno adottato, rispettivamente nel 1999 e nel 2000, le «Linee guida per la legislazione e le politiche in materia di biblioteche in Europa», documento nel quale si raccomanda alle autorità responsabili de-

gli Stati membri di adeguare la legislazione esistente e di adottare misure legislative conformi ai principi che derivano dal riconoscimento del ruolo delle biblioteche come «elemento essenziale e insostituibile della infrastruttura culturale e informativa della società», in quanto garantiscono «la protezione del fondamentale diritto umano alla libertà di espressione e all'accesso pubblico all'informazione», «sono punti chiave di una politica culturale europea sull'informazione e le tecnologie della comunicazione» e integrano «le tendenze alla globalizzazione, enfatizzando la dimensione locale e la crescita di società plurilingui e multiculturali»;

il prestito gratuito eseguito dalle biblioteche degli enti pubblici realizza nel modo migliore l'affermazione del Consiglio d'Europa secondo cui «le biblioteche sono create a beneficio delle loro comunità di utenti così da sostenere i loro diritti d'accesso all'informazione e alle idee», costituendo pertanto uno strumento indispensabile per l'istruzione e la ricerca, così che risulta necessario evitare qualsiasi forma di penalizzazione di tale servizio poiché, in caso contrario, si porrebbero limiti ingiustificati al progresso culturale della nostra società,

impegna il Governo ad intraprendere, in ambito europeo, le iniziative necessarie per la modificazione della normativa in oggetto, prevedendo l'accettazione ed il riconoscimento del principio della gratuità del prestito nelle biblioteche degli enti pubblici di tutta l'Unione europea.

(1-00284)

Interrogazioni

DONATI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio e della salute.* – Premesso che:

martedì 6 luglio 2004 è scoppiato un incendio alla «Castiglione rifiuti Srl», la società di Castiglione delle Stiviere (Mantova) che si occupa del trattamento di rifiuti e che è autorizzata dalla regione Lombardia alle operazioni di messa in riserva, recupero, ricondizionamento e deposito preliminare di rifiuti speciali pericolosi e non pericolosi, per un quantitativo di 140.000 tonnellate/anno;

con la dichiarazione ufficiale che l'incendio divampato martedì è stato spento, alle ore 9.30 di domenica 11 luglio, si è chiusa la fase di massima emergenza, che è durata, quindi, circa 5 giorni;

per circostanze fortunate e per la perizia dei vigili del fuoco l'incendio non si è esteso all'attigua azienda che tratta vernici e solventi, altrimenti il rischio sarebbe stato di un vero e proprio disastro ambientale;

il sindaco ha emesso in via precauzionale due ordinanze: la prima vietava la sosta nelle vicinanze dello stabilimento e invitava i residenti a restare a casa con le finestre chiuse; la seconda obbligava l'azienda «Castiglione rifiuti Srl» a far confluire nelle fognature tutte le acque (utilizzate per lo spegnimento) affinché fossero conferite al depuratore;

l'ARPA in seguito all'incendio ha ritenuto di effettuare rilevazioni presso la «Castiglione rifiuti Srl» sui fumi e sulle acque prodotte, i cui risultati non sono ancora pubblici;

nel maggio 2002 la «Castiglione rifiuti Srl» aveva ottenuto dalla regione Lombardia l'autorizzazione ad un aumento dei rifiuti annui trattati, che sono passati da 100.000 a 140.000 tonnellate/anno, e ad un ampliamento della superficie dell'azienda, che è quasi raddoppiata, passando da 15.000 a 25.000 metri quadrati;

lo stabilimento della «Castiglione rifiuti Srl» in alcuni punti dista 15 metri dall'abitato residenziale di Castiglione delle Stiviere ed è contiguo a laboratori artigianali e sedi di attività produttive che impegnano centinaia di addetti;

a causa della situazione di criticità che si è creata sono state espresse ripetutamente molte critiche e timori da rappresentanze di cittadini e da rappresentanti della Provincia, che evidenziano la pericolosità dell'azienda in relazione alla vicinanza con le residenze, l'inopportunità del suo potenziamento e suggeriscono la sua delocalizzazione;

nel giugno 2003 la «Castiglione rifiuti Srl» comunicava alla provincia di Mantova, all'ARPA ed al comune di Castiglione delle Stiviere di rinunciare al trattamento di rifiuti pericolosi;

considerato che:

nella conferenza di servizi del 30 ottobre 2001 per l'ampliamento della «Castiglione rifiuti Srl», in cui si richiedeva in particolare di costruire degli uffici, una casa del custode, un ricovero per automezzi e un capannone per lo stoccaggio dei rifiuti, l'ARPA aveva dato parere favorevole per i primi tre interventi e negativo all'ampliamento dell'area di stoccaggio;

di tale parere negativo si doveva tenere debitamente conto, in quanto insuperabile secondo l'articolo 14-*quater* della legge 7 agosto 1990, n. 241, che così recita: «Qualora il motivato dissenso sia espresso da un'amministrazione preposta alla tutela ambientale, paesaggistico-territoriale, del patrimonio storico-artistico o alla tutela della salute, la decisione è rimessa al Consiglio dei ministri, ove l'amministrazione dissenziente o quella precedente sia un'amministrazione statale, ovvero ai competenti organi collegiali esecutivi degli enti territoriali, nelle altre ipotesi»;

alla conferenza di servizi citata è stato dato seguito applicando, erroneamente, il principio delle decisioni assunte a maggioranza (articolo 14-*ter*, comma 1, della legge 7 agosto 1990, n. 241), mentre non risulta alcuna espressione di soggetti sovraordinati competenti, in superamento del diniego dell'ARPA;

il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio, in risposta all'interrogazione 4-04690 della sottoscritta sullo stesso argomento del 10 giugno 2003 ha precisato che «In merito alle problematiche inerenti la valutazione dell'impatto ambientale dell'impianto in questione, e con particolare attenzione all'esito della verifica di assoggettabilità a V.I.A. della modifica delle attività di trattamento e recupero rifiuti autorizzata

con delibera di Giunta regionale n. VII/9147 del 28 maggio 2002, si rappresenta che la competenza è della regione Lombardia»,

si chiede di sapere:

se il Ministro della salute non ritenga di dover immediatamente attivare i propri organismi decentrati al fine di effettuare tutte le verifiche ed i controlli ambientali, per accertare la pericolosità dell'esercizio dell'azienda di trattamento di rifiuti e l'incidenza sulla salute dei cittadini;

se il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio non ritenga di annullare ogni effetto conseguente alla conferenza di servizi del 30 ottobre 2001 per l'ampliamento della «Castiglione rifiuti Srl»;

se il Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio non ritenga di intimare alla regione Lombardia di esperire una valutazione di impatto ambientale in relazione all'ampliamento delle attività e del sito di stoccaggio e lavorazione della «Castiglione rifiuti Srl», anche in considerazione del fatto che tale struttura è classificata «industria insalubre di prima classe»;

se siano stati garantiti i diritti di informazione e partecipazione del pubblico ai procedimenti che hanno interessato recentemente l'impianto di trattamento dei rifiuti, con particolare riferimento all'istruttoria relativa alla delibera di Giunta regionale VII/9147 del 2002 del comune di Castiglione delle Stiviere sull'ampliamento dell'area di trattamento dei rifiuti;

se siano state tenute nel debito conto le problematiche connesse alla quantità ed alla natura dei materiali trattati, oggetto di significative variazioni autorizzative nel recente passato;

per quale motivo non si sia tenuto conto delle valutazioni del Comitato di salvaguardia del territorio in ordine alla proposta di delocalizzazione dell'impianto di recupero, deposito e messa in riserva dei rifiuti speciali, anche pericolosi, e quali siano le valutazioni dell'ARPA in ordine alla salubrità delle operazioni effettuate nell'impianto ed alla compatibilità dello stesso con il contesto urbano che lo circonda;

se siano state prese nella dovuta considerazione, anche ai fini di quanto disposto dall'articolo 20 del decreto legislativo n. 22 del 1997, le ripetute segnalazioni effettuate dai cittadini anche presso l'amministrazione comunale competente, in relazione alle esalazioni ed ai rumori provenienti dall'impianto di trattamento dei rifiuti, nonché le circostanze della sua prossimità ad abitazioni civili ed a zone destinate a lottizzazione residenziale.

(3-01683)

Interrogazioni con richiesta di risposta scritta

DE PAOLI. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri e al Ministro dell'ambiente e per la tutela del territorio.* – Premesso che:

l'Amministrazione provinciale di Piacenza ha negato al Comune di Cortemaggiore l'autorizzazione al rifacimento e ampliamento della palestra perché in contrasto con le norme urbanistiche vigenti in quanto pre-

vista in area rientrante nel piano di assetto idrogeologico della regione Emilia Romagna;

ciò nonostante l'amministrazione comunale di Cortemaggiore ha dato corso al bando di gara per la realizzazione dell'opera, prescindendo dall'esecutività del piano regolatore;

l'amministrazione comunale ha già affidato l'incarico per la predisposizione del progetto esecutivo,

si chiede di sapere se non si ritenga opportuno intervenire al fine di evitare la realizzazione di un'opera in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti, inserita in una fascia di tutela ambientale e, soprattutto, già cancellata dalla variante al piano regolatore della provincia di Piacenza.

(4-07074)

CHINCARINI. – *Ai Ministri dell'ambiente e per la tutela del territorio, per i beni e le attività culturali e dell'interno.* – Premesso che:

in data 29 dicembre 2003 con delibera di Consiglio comunale n. 63 del comune di Padenghe del Garda (Brescia), è stata adottata una variante al piano regolatore generale che va a cambiare la destinazione della zona E3, «Zone di tutela a valorizzazione naturalistica», in zona C1, «insediamenti in espansione con prevalente destinazione residenziale»;

in questa zona ora non è presente alcun edificio, mentre in base alle previsioni del piano si inserirebbero ben 12.300 metri quadrati di nuove costruzioni;

il Comune di Padenghe del Garda è noto e criticato per l'espasata cementificazione attuata negli ultimi cinque anni. Le numerosissime nuove costruzioni hanno coperto tutta la parte bassa del territorio, ed ora si tentano insediamenti in zone panoramiche e di grande rispetto naturalistico, trasformando la destinazione da zona E3 a zona C1;

Padenghe sul Garda è una località collocata sulle colline moreniche del Garda in zona pregevole sia dal punto di vista turistico sia per la tipicità delle attività agricole esistenti (vigneti, uliveti, limoni), aree che ora verrebbero distrutte in maniera definitiva grazie alla nuova variante,

l'interrogante chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non intendano approfondire il contesto relativo all'eccessiva e scoordinata cementificazione del territorio del Comune di Padenghe del Garda, soprattutto in relazione alla facilità con cui vengono attuate varianti;

come mai Padenghe del Garda abbia subito tale pianificazione urbanistica e se non si ravveda l'opportunità di valutare attentamente la continuità di tale sviluppo che si concretizzerebbe con il nuovo «attacco alle colline» fino a poco tempo fa sottoposte alla salvaguardia ambientale;

se tale variante non crei un forte ed ulteriore impatto e sia di incentivo all'attuazione di altre varianti;

se siano in corso indagini di polizia giudiziaria e di guardia di finanza in base anche agli ingentissimi capitali che vengono, in modo continuativo, ivi indirizzati per tali insediamenti.

(4-07075)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e del lavoro e delle politiche sociali.* – Premesso che:

si sono verificate discriminazioni messe in atto dall'azienda Ferrovie dello Stato nei confronti dell'organizzazione sindacale SULT;

Demetrio Raffa, coordinatore nazionale e segretario regionale del SULT del «Triveneto», ha iniziato uno sciopero della fame, da lunedì 12 luglio 2004, di fronte al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, in Piazza della Croce Rossa a Roma;

questa iniziativa si concluderà soltanto quando le autorità ministeriali competenti interverranno in modo concreto e le Ferrovie dello Stato rimuoveranno comportamenti gravi e lesivi del legittimo diritto dei lavoratori ad essere rappresentati sindacalmente in modo libero e svincolato da pressioni indebite;

da molto tempo risultano essere bloccate in Parlamento proposte di legge sulla rappresentanza e rappresentatività sindacale, mentre il Governo ha finora volutamente ignorato il problema,

si chiede di sapere se i Ministri in indirizzo non valutino – in attesa di norme di legge adeguate – di intervenire presso la direzione delle Ferrovie dello Stato affinché si ristabilisca un clima di reciproco riconoscimento tra il sindacato SULT e le Ferrovie dello Stato.

(4-07076)

MALABARBA, SODANO Tommaso. – *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* – Premesso che:

come ogni anno durante l'estate i quartieri popolari di Catania ed i centri della provincia soffrono duramente per la mancanza d'acqua: proprio nei mesi più caldi i cittadini vengono privati della cosa più preziosa;

tutto questo mentre una gran parte delle risorse idriche della provincia di Catania viene sottratta dalla base militare USA-NATO di Sigonella non solo per essere sprecata nelle attività tecniche, come la pulizia degli impianti e dei veicoli, ma anche per riempire le piscine delle villette dei soldati americani;

i 5000 residenti della base, infatti, consumano ogni anno un miliardo di litri d'acqua, molto più del doppio di quanto sia concesso ai cittadini di una qualsiasi grande città italiana;

per fornire energia elettrica a Sigonella nel 2002 la Regione siciliana ha autorizzato la costruzione di un elettrodotto di 13 chilometri, finanziato dall'ENEL e dai comuni di Belpasso e Paternò, cioè con denaro pubblico, con i soldi di tutti i contribuenti;

tutto questo si aggiunge all'estrema pericolosità della base, all'interno della quale sono ammassate enormi quantità di armi di distruzione di massa, che espone il territorio siciliano ai rischi di contaminazione nu-

ciare, con gli assai probabili incidenti tenuti nascosti dai militari americani. Inoltre la presenza della base USA-NATO di Sigonella blocca lo sviluppo del trasporto aereo civile, quindi l'incremento occupazionale e turistico in Sicilia,

si chiede di sapere se, anche in considerazione di questi dati paradossali, il Governo non intenda rivedere il proprio orientamento negativo sulla riconversione di Sigonella in aeroporto civile, tagliando inique spese per la militarizzazione del territorio siciliano, in luogo degli annunciati tagli alle spese sociali per risanare la finanza pubblica.

(4-07077)

FABRIS. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'interno.* – Premesso:

che nella giornata del 13 luglio 2004 si è verificata una vera e propria strage sull'ormai tristemente famoso innesto tra la A27 e la A4, proprio dove le due autostrade confluiscono nella tangenziale di Mestre, con il bilancio straziante di cinque vite troncate;

che, in particolare, l'incidente è avvenuto a circa 900 metri dallo svincolo della A27 con la tangenziale di Mestre che si immette poi sulla A4;

che in tale incidente sono rimasti coinvolti tre mezzi pesanti e due autovetture, a bordo delle quali si trovavano le vittime;

che, secondo quanto appreso dalla stampa nazionale e quanto riferito dal dirigente della polizia stradale di Treviso, Ferdinando Picenna, incaricato del coordinamento del servizio di soccorso, si erano verificati una serie di tamponamenti in un punto critico dell'autostrada A27, dove quotidianamente si formano dai due ai tre chilometri di coda;

che ogni giorno sono 180.000 i veicoli che transitano su quel tratto di autostrada;

che sono circa 24 anni che si discute sulla necessità di smaltire il traffico sulla tangenziale di Mestre;

che in data 1° agosto 1996, sotto la vigenza del Governo Prodi, veniva firmato un Accordo di programma tra la Presidenza del Consiglio e la Regione Veneto in cui, tra l'altro, venivano previste le procedure per il superamento del nodo stradale di Mestre, coinvolgendo tutte le concessionarie autostradali interessate;

che il 1° agosto 1997 veniva firmato un protocollo d'intesa Stato-Regione in cui, tra le altre opere infrastrutturali da realizzarsi in Veneto, si prevedeva la costruzione del cosiddetto Passante di Mestre, assegnandone la realizzazione e la gestione alla Società Autostrade Spa, all'Autostrada Venezia-Padova Spa e alle Autovie Venete Spa;

che nell'agosto 2001 il Presidente del Consiglio dei ministri, Silvio Berlusconi, firmava un nuovo accordo con la Regione Veneto in cui si prevedeva la realizzazione sia del cosiddetto Passante largo di superficie sia del tunnel in sotterranea sotto l'attuale tangenziale di Mestre;

che questo ritardo ha fatto slittare sensibilmente la data prevista di inizio dei lavori del Passante di Mestre (2004), come pure la data prevista per il passaggio delle prime auto (2008), a monte di un costo previsto pari a 750 milioni di euro;

che il progetto varato del cosiddetto Passante largo di superficie sia del tunnel in sotterranea sotto l'attuale tangenziale di Mestre è stato ora finalmente varato, ma i lavori continuano a non partire ed il raccordo autostradale tra l'autostrada Milano-Venezia e la Venezia-Trieste continua ad essere gravemente pericoloso;

che a ciò deve aggiungersi che solo qualche mese fa il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti annunciava di innalzare il limite di velocità a 150 chilometri l'ora nel tratto autostradale della A27 Venezia-Belluno compreso tra Treviso Nord e Treviso-Sud;

considerato:

che sono ormai anni che sono stati previsti e annunciati i lavori di realizzazione dell'opera infrastrutturale del Passante di Mestre;

che da tempo è stata annunciata la realizzazione di lavori tesi a migliorare la viabilità stradale dell'innesto tra la A27 e la A4,

si chiede di sapere:

come le concessionarie autostradali stiano procedendo per risolvere l'annoso problema del traffico presente nell'innesto tra la A27 e la A4 dove le due autostrade confluiscono nella tangenziale di Mestre;

come il Governo intenda evitare ulteriori ritardi nella soluzione del Passante di Mestre causati dalle molteplici e confuse iniziative sostenute in tutti questi anni dalla Regione Veneto, dettate unicamente da calcoli di natura politica, e quali siano i tempi della sua effettiva realizzazione;

come si intenda risolvere il problema dei controlli sui tratti autostradali maggiormente colpiti dal fenomeno dell'incidentalità, considerato che la stessa Polizia stradale è dotata attualmente di un organico già sotto di 12.000 unità;

se nella giornata del 13 luglio 2004 nell'innesto tra la A27 e la A4 siano state adottate le opportune precauzioni, come attivare un'adeguata vigilanza per far fronte alle problematiche legate a tale tratto, considerato «maledetto» dagli stessi automobilisti che ogni giorno sono costretti a transitarvi e a sopportare code di almeno due o tre chilometri;

se le società concessionarie coinvolte abbiano predisposto le misure di sicurezza necessarie finalizzate ad avvisare gli automobilisti della presenza di code;

quali provvedimenti saranno assunti in futuro per far fronte a tale situazione;

se sia ancora nelle intenzioni del Governo prevedere l'innalzamento del limite di velocità a 150 Km /h nel tratto autostradale della A/27 Venezia- Belluno compreso tra Treviso Nord e Treviso-Sud.

(4-07078)

DE PETRIS. – *Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per gli affari regionali, dell'ambiente e per la tutela del territorio e della giustizia.* – Premesso:

che il Comune di Trevignano Romano, a partire dal 1962, attuò, con proprie delibere, la vendita di alcuni terreni di proprietà, attraverso la formula dei «contratti di lottizzazione», in particolare in località «Spalle del Possesso», stabilendo le conseguenti norme a salvaguardia dell'ambiente;

che tali norme consistevano essenzialmente nell'indice di edificabilità di un quinto della superficie del lotto, nell'altezza massima di metri 7,50 al filo di gronda e da distacchi dai confini;

che tali contratti sono a tutt'oggi registrati presso la Conservatoria, Uffici dei RR.II. di Roma;

che la normativa relativa a detti contratti fu recepita dal piano regolatore generale di Trevignano Romano in attuazione di quanto disposto dal parere del Ministero dei lavori pubblici con nota n. 1186 del 1971 e dalla sezione urbanistica della Regione Lazio;

che in particolare le località «Poggio delle Ginestre» e «Possesso», ambedue di lottizzazione, venivano individuate all'interno del predetto parere del Ministero dei lavori pubblici come zone B 5/6;

che la località «Possesso» in particolare veniva definita «pressoché satura»;

che con deliberazione n. 6033 del 23/12/1974 veniva approvato il piano regolatore generale di Trevignano Romano attualmente in vigore;

che il piano regolatore generale allora in vigore, per le zone oggetto di «contratto di lottizzazione» quali la località «Possesso», prevedeva un indice fondiario e una densità fondiaria identica alle lottizzazioni vigenti;

che sino al 2002 nella zona «Possesso» del Comune di Trevignano sono state rilasciate esclusivamente concessioni edilizie per manufatti di 200 mq con altezza massima di metri 7,50;

che dal 2003 il Comune di Trevignano Romano rilasciava nella stessa località concessioni edilizie in area disciplinata dal piano territoriale paesistico «Lago di Bracciano e di Vico», zona 3/14 e zona 2, autorizzando ampliamenti dei preesistenti villini in edifici condominiali di decine di appartamenti, con indice fondiario 1,5 mc/mq, dichiarando l'area ricadente in zona B di piano regolatore, completamento;

che con nota n. 104/A del 24/2/2003 il Soprintendente ai beni ambientali ed architettonici del Lazio, arch. Costantino Centroni, invitava il Comune di Trevignano Romano nella persona del Sindaco a verificare la regolarità di alcune determinazioni inerenti edificazioni in località «Possesso» ed in particolare la regolarità dell'edificio esistente e la conformità della cubatura realizzata rispetto ai limiti edificatori della zona urbanistica e ai vincoli del piano territoriale paesistico, prescrivendo inoltre il divieto di abbattimento delle alberature esistenti;

che dall'esame del piano regolatore generale del Comune di Trevignano Romano depositato presso la Regione Lazio si è constatato quanto segue:

tavole A del 1970 approvate, in cui per località «Spalle del Possesso» è prevista: zona B6 con indice fondiario identico alle lottizzazioni vigenti;

tavole 1- *bis* e 3- *bis* stralcio del 1971, facenti parte della delibera n. 6033, riguardano in parte gli *standard* urbanistici e zone territoriali omogenee (vedi parere dei lavori pubblici) con intestazione «piano regolatore generale del Comune di Trevignano Romano, tavola delle osservazioni recepite dall'Amministrazione comunale a seguito della deliberazione consiliare n. 22 del 27/1/1971, approvata nella seduta del 18/3/1971 con verbale n. 5775», e riportanti timbro della Regione Lazio e del Consiglio superiore dei lavori pubblici, adunanza del 29/1/1971. In tali tabelle per la località «Spalle del Possesso» è prevista: zona C V con indice fondiario 0,50 mc/mq;

che in particolare dette tavole 1- *bis* e 3-*bis* fanno ricadere la zona «Spalle del Possesso» in zona C V residenziale, indice fondiario previsto 0,50 mc/mq, altezza massima edifici metri 8,00 per due piani, parzialmente edificata con edifici di indice fondiario inferiore a 1,5 mc/mq da completare, distanze e distacchi come da art. 9, decreto ministeriale del 2/4/1968 e decreto ministeriale del 1°/4/1968;

che a seguito della constatazione di ampliamento di un immobile in località «Spalle del Possesso» veniva presentata in data 21/5/2003 dal Dott. Comm. Giuseppe Geraci, nato a Toronto (Canada) il 5/4/1915, e dall'Associazione di salvaguardia ambientale del lago di Bracciano (regolarmente registrata), denuncia presso la Procura di Civitavecchia, competente per territorio, che per dette concessioni sono pendenti procedimenti presso il TAR del Lazio sia per l'ampliamento di un fabbricato con preesistenza a villa in condominio sia per 21 ville a schiera su 1500 mq dove sono stati tagliati più di 50 alberi ;

considerato:

che la Regione Lazio esercita i poteri di vigilanza sulle funzioni subdelegate al Comune di Trevignano Romano ai sensi della legge regionale n. 59/95 in materia di urbanistica;

che a seguito dei lavori di ampliamento di un edificio esistente in località «Spalle del Possesso» di cui alle premesse, intrapresi dalla Ditta Domus s.r.l. di via Sutri n. 7, veniva danneggiato il tubo di raccolta delle acque meteoriche di ben cinque ettari del «Bosco di Rocca Romana» di diametro di un metro;

che a seguito di detta rottura intervenivano tecnici comunali che acconsentivano alla riparazione dello stesso tubo con atro di diametro di 30 centimetri in plastica, consentendo la prosecuzione dell'edificazione del nuovo corpo dell'edificio sopra al tratto di condotta riparata;

che delle edificazioni nella località «Spalle del Possesso» di cui alle premesse, dell'interpretazione degli indici fondiari previsti dal piano regolatore generale, dell'abbattimento di piante di alto fusto e della rottura

del condotto di scarico venivano informati la Presidenza della Regione Lazio e il Segretariato generale;

che con nota dell'11/9/2003 il Responsabile dell'Ufficio tecnico del Comune di Trevignano Romano redigeva una relazione esplicativa inerente il piano regolatore generale in località «Spalle del Possesso», dichiarando espressamente di effettuare una «lettura comparata di piani regolatori generali» e l'utilizzo delle mappe delle tavole A di piano regolatore generale con quadro allegato delle tavole *bis*, cosa vietata, ma qualora utilizzata farebbe ricadere la zona interessata in zona B con indice fondiario di 1,5 mc/mq,

si chiede di sapere:

se i Ministri in indirizzo non ritengano necessario verificare la legittimità delle procedure adottate dal Comune di Trevignano Romano nella redazione e nell'utilizzo delle tavole A, della tavola 1-*bis* e della tavola 3-*bis* del piano regolatore generale inerente la località «Spalle del Possesso»;

se non ritengano opportuno verificare la legittimità delle procedure di rilascio delle concessioni edilizie di ampliamento di edifici esistenti in Località «Spalle del Possesso» e, nel caso di illegittimità, porre sotto sequestro e ripristinare i luoghi *ante operam*;

se non ritengano tali concessioni edilizie e tali norme di piano regolatore generale in contrasto con le norme a tutela dei vincoli ambientali esistenti in località «Spalle del Possesso»;

se non ritengano opportuno verificare sulla mancata vigilanza urbanistica effettuata dalla Regione Lazio in merito alle concessioni di cui alle premesse;

se non ritengano opportuno intervenire presso la Regione Lazio, sezione urbanistica e case, affinché risponda con parere motivato ed esauriente alla richiesta di merito da parte del Soprintendente ai beni ambientali ed architettonici del Lazio inviata con protocollo n. 13063/B - 12244/A del 2.12.2003.

(4-07079)

COSTA. - *Al Ministro dell'interno.* - Premesso:

che senza dubbio è da considerare meritevole di riconoscenza a livello sociale e statale l'opera del Regina Pacis di San Foca (Lecce);

che il suddetto centro di volontariato ha reso e rende servizi di primaria importanza che le strutture pubbliche, per la loro stessa natura, non sono in grado di prestare;

che di recente si sono verificati episodi di violenza e di rivolta;

che tali episodi sono da imputare a pochi e facinorosi immigrati;

che la soluzione a questo genere di problemi non è da rinvenire nella chiusura dei centri di accoglienza, bensì nella selezione degli extra-comunitari che vengono ospitati all'interno dei centri medesimi;

che, infatti, non è pensabile che all'interno delle strutture di accoglienza vengano introdotti immigrati provenienti dalle carceri e destinatari di decreti di espulsione;

che la maggioranza degli immigrati è, invece, costituita da povera gente disperata, onesta e bisognosa di aiuto,

l'interrogante chiede di sapere:

se il Ministro sia al corrente della situazione sopra esposta;

se non ritenga opportuno intervenire affinché gli immigrati con caratteristiche criminali e destinatari dei decreti di espulsione non vengano riversati nei centri di accoglienza, anziché essere rimpatriati, favorendo, in questo modo, solo coloro che meritano di usufruire dei servizi resi dalle suddette strutture.

(4-07080)

Interrogazioni, da svolgere in Commissione

A norma dell'articolo 147 del Regolamento, la seguente interrogazione sarà svolta presso la Commissione permanente:

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

3-01683, della senatrice Donati, sull'impatto ambientale dell'attività svolta dalla ditta «Castiglione rifiuti srl» di Castiglione delle Stiviere (Mantova).

Errata corrige

Nel Resoconto sommario e stenografico della 634^a seduta pubblica del 13 luglio 2004, a pagina 86, all'emendamento 3.0.9 (testo 2) dopo le parole: «Nel rispetto di quanto previsto dall'articolo 2» devono intendersi aggiunte le seguenti: « , comma 2».

Inoltre, a pagina 61, all'emendamento 8.0.20, la data: «10 novembre» deve leggersi: «1° novembre»; alle pagine 69, 70, 73, 77, 115, 116, 120, 122 e 126 la data: «10 gennaio» recata dagli emendamenti 8.0.25 (testo 2), 8.0.13/1, 8.0.2^a, 8.0.801, 2.19, 2.200, 2.202, 2.15 e 3.0.4, nonché, alla pagina 98, dall'ordine del giorno G1 (testo 2) deve leggersi: «1° gennaio». Altresì, la data: «10 ottobre», recata dall'emendamento 8.0.7 a pagina 71; «10 agosto», recata dall'emendamento 8.0.10 a pagina 78; «10 luglio», recata dall'emendamento 1.0.500/104 a pagina 83 e «10 settembre», recata dall'emendamento 2.18 alle pagine 122 e 123, devono rispettivamente leggersi: «1° ottobre»; «1° agosto»; «1° luglio» e «1° settembre».

