

Camera dei Deputati

Legislatura 15
ATTO CAMERA

Sindacato Ispettivo

MOZIONE : 1/00065presentata da **ATTILI ANTONIO** il **28/11/2006** nella seduta numero **78**Stato iter : **CONCLUSO**

Atti abbinati :

Atto **1/00043** abbinato in data **06/12/2006**Atto **1/00047** abbinato in data **06/12/2006**Atto **1/00064** abbinato in data **06/12/2006**Atto **1/00066** abbinato in data **06/12/2006**

COFIRMATARIO	GRUPPO	DATA FIRMA
PEDRINI EGIDIO ENRICO	ITALIA DEI VALORI	28/11/2006
FIANO EMANUELE	L' ULIVO	28/11/2006
BARBI MARIO	L' ULIVO	28/11/2006
QUARTIANI ERMINIO ANGELO	L' ULIVO	28/11/2006
MARANTELLI DANIELE	L' ULIVO	28/11/2006
DONADI MASSIMO	ITALIA DEI VALORI	28/11/2006
EVANGELISTI FABIO	ITALIA DEI VALORI	28/11/2006
MURA SILVANA	ITALIA DEI VALORI	28/11/2006
RAZZI ANTONIO	ITALIA DEI VALORI	28/11/2006
RICCI MARIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	28/11/2006
LOCATELLI EZIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	28/11/2006
OLIVIERI SERGIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	28/11/2006
MIGLIORE GENNARO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	28/11/2006
BONELLI ANGELO	VERDI	28/11/2006
FRANCESCATO GRAZIA	VERDI	28/11/2006
DE ZULUETA TANA	VERDI	28/11/2006
PICANO ANGELO	POPOLARI-UDEUR	28/11/2006
FABRIS MAURO	POPOLARI-UDEUR	28/11/2006
SATTA ANTONIO	POPOLARI-UDEUR	28/11/2006
LOVELLI MARIO	L' ULIVO	29/11/2006

Partecipanti alle fasi dell'iter :

NOMINATIVO	GRUPPO oppure MINISTERO/CARICA	DATA evento
PARERE GOVERNO		
DE PICCOLI CESARE	VICE MINISTRO, TRASPORTI	06/12/2006
INTERVENTO PARLAMENTARE		
MARONI ROBERTO	LEGA NORD PADANIA	06/12/2006
DICHIARAZIONE GOVERNO		
DE PICCOLI CESARE	VICE MINISTRO, TRASPORTI	06/12/2006
DICHIARAZIONE VOTO		
DIONISI ARMANDO	UDC (UNIONE DEI DEMOCRATICI CRISTIANI E DEI DEMOCRATICI DI CENTRO)	06/12/2006
GIBELLI ANDREA	LEGA NORD PADANIA	06/12/2006
AIRAGHI MARCO	ALLEANZA NAZIONALE	06/12/2006
MANCUSO GIANNI	ALLEANZA NAZIONALE	06/12/2006
FRASSINETTI PAOLA	ALLEANZA NAZIONALE	06/12/2006
PIZZOLANTE SERGIO	FORZA ITALIA	06/12/2006
BUONTEMPO TEODORO	ALLEANZA NAZIONALE	06/12/2006
RICCI MARIO	RIFONDAZIONE COMUNISTA - SINISTRA EUROPEA	06/12/2006
AFFRONTI PAOLO	POPOLARI-UDEUR	06/12/2006
BONELLI ANGELO	VERDI	06/12/2006
DEL BUE MAURO	DEMOCRAZIA CRISTIANA-PARTITO SOCIALISTA	06/12/2006
FIANO EMANUELE	L' ULIVO	06/12/2006
LA MALFA GIORGIO	MISTO	06/12/2006
MOFFA SILVANO	ALLEANZA NAZIONALE	06/12/2006

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 29/11/2006
 RITIRO FIRME IL 06/12/2006
 DISCUSSIONE CONGIUNTA IL 06/12/2006
 ATTO MODIFICATO IN CORSO DI SEDUTA IL 06/12/2006
 ACCOLTO IL 06/12/2006
 PARERE GOVERNO IL 06/12/2006
 DISCUSSIONE IL 06/12/2006
 DISCUSSIONE IL 06/12/2006
 APPROVATO IL 06/12/2006
 CONCLUSO IL 06/12/2006

Termini di classificazione dell'atto secondo lo standard Teseo :

CONCETTUALE :

AEROPORTI E SERVIZI AEROPORTUALI, COMPAGNIE AEREE, PROGRAMMI E PIANI, TRASPORTI AEREI, TUTELA DEI LAVORATORI, VENDITA

SIGLA O DENOMINAZIONE :

AEROPORTO DI MILANO MALPENSA, LINEE AEREE ITALIANE, ALITALIA

TESTO ATTO

**Atto Camera
Mozione 1-00065**

presentata da

ANTONIO ATTILI

mercoledì 6 dicembre 2006 nella seduta n.083

La Camera,

premessi che:

la situazione difficile in cui versa la compagnia aerea Alitalia comporta da parte del Governo e del management decisioni chiare e rapide, al fine di scongiurare: il rischio di chiusura di una società che riveste un ruolo strategico per l'intera economia nazionale, la forte contrazione di forza lavoro che seguirebbe al fallimento della compagnia, la marginalizzazione del maggiore vettore nazionale nel mercato interno ed in quello internazionale, la cessione della compagnia di bandiera e la sua collocazione nel mercato in un rapporto con altri soggetti. È necessario formulare un chiaro progetto strategico di rilancio che ne contempra la valorizzazione e una consistente presenza nel mercato italiano;

la fuoriuscita di Alitalia dal mercato comporterebbe ingenti effetti negativi per l'intero sistema Paese. La mancata presenza in un settore, com'è quello del trasporto aereo e del suo indotto, comporta, infatti, la perdita di un ramo economico caratterizzato da elevati investimenti in tecnologie di evidente rilevanza strategica;

la presenza di un forte vettore nazionale è da considerarsi strategica, anche in virtù della forte attrazione turistica rivestita dal nostro Paese;

per il rilancio di Alitalia uno dei punti rilevanti del piano industriale non può che essere il rapporto del vettore con il sistema aeroportuale italiano;

in modo improprio e superficiale si è parlato sugli organi di stampa di una situazione concorrenziale fra i due principali aeroporti nazionali che danneggerebbe Alitalia, «obbligata» ad alimentare entrambi;

secondo questa analisi, Alitalia dovrebbe scegliere uno dei due aeroporti come base esclusiva; una scelta di tal genere appare semplicistica e superficiale e non risolverebbe i problemi, né di Alitalia, né dei due aeroporti, né del trasporto aereo;

come sottolineato dal Ministro dei trasporti nel corso della riunione del tavolo per Milano del 20 novembre 2006, i due grandi aeroporti italiani devono essere capaci di trovare il proprio ruolo e le proprie funzioni all'interno del sistema aeroportuale nazionale. Per questa finalità il ministero dei trasporti sta predisponendo, all'interno del nuovo piano nazionale dei trasporti, un progetto per il sistema del trasporto aereo nazionale all'interno del quale sarà individuato un percorso di armonico sviluppo dello scalo di Malpensa e dello scalo di Fiumicino;

per quanto attiene a Malpensa, uno dei principali problemi che hanno ostacolato il pieno sviluppo dello scalo è rappresentato dall'insufficiente accessibilità terrestre. In questo senso occorre procedere all'adeguamento del sistema di accessibilità, attraverso la realizzazione di tutti gli interventi programmati, in un quadro di particolare attenzione alla sostenibilità ambientale;

centrali per lo sviluppo dello scalo di Malpensa risultano, pertanto, gli investimenti infrastrutturali. E ciò è tanto più osservabile dalla correlazione tra lo sviluppo dell'accessibilità dello scalo e l'incremento delle destinazioni direttamente collegate, che negli ultimi anni sono passate da 120 a 160;

anche lo scalo romano di Fiumicino presenta alcune necessità infrastrutturali, che da anni vengono sottolineate nelle diverse sedi istituzionali ma disattese a livello nazionale e a cui risulta oggi necessario dare risposte urgenti e tempestive. In particolare, risulta rilevante e prioritaria la realizzazione del «molo C»;

il sistema dei trasporti è oggetto di ampie disposizioni incluse nei due principali provvedimenti che danno vita alla manovra di bilancio 2007, ovvero il disegno di legge «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007)» e il decreto-legge collegato «Disposizioni in materia di accertamento, riscossione e contrasto dell'evasione ed elusione fiscale nonché di potenziamento dell'Amministrazione economico-finanziaria» (decreto-legge n. 262 del 2006);

il disegno di legge finanziaria per il 2007 interviene a sostegno dell'accessibilità dello scalo di Malpensa, prevedendo che nell'ambito dello stanziamento di 100 milioni di euro annui, nel triennio 2007-2009, finalizzato alla prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, è assicurato il concorso dello Stato al completamento della realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali;

impegna il Governo:

ad attivare tutti le azioni ed i provvedimenti necessari per lo sviluppo di tutto il sistema aeroportuale italiano, incentrato sulla specializzazione dei singoli scali regionali, in particolare affermando la rilevanza dello scalo di Malpensa e dello scalo di Fiumicino - così come definito nei documenti vigenti di programmazione nazionale e regionale - e, in particolare, a garantire gli idonei interventi di adeguamento e rafforzamento armonico dei due principali scali aeroportuali nell'ambito della divisione delle specifiche vocazioni e naturali funzioni territoriali;

per quanto riguarda, in particolare, l'aeroporto di Malpensa, a garantirne l'accessibilità infrastrutturale mediante il completamento delle infrastrutture ferroviarie e stradali già programmate;

a sollecitare il management Alitalia all'implementazione di un piano industriale che preveda prioritariamente:

- a) alleanze con vettori nazionali e internazionali, soprattutto verso i Paesi economicamente emergenti;
- b) investimenti sulla flotta;
- c) la presenza sui due principali aeroporti nazionali;
- d) modello aziendale più agile, più efficiente;
- e) realizzare a Malpensa un'appropriata base di armamento;

f) la costruzione di un polo manutentivo di eccellenza in grado di vendere i propri servizi anche a terzi;

g) il recupero di relazioni industriali e criteri di gestione del personale che motivino i lavoratori a produrre uno sforzo eccezionale per salvare l'azienda;

a mantenere la presenza pubblica nella compagnia e a garantire che le modifiche dell'attuale assetto societario in Alitalia siano accompagnate da un ampio dibattito parlamentare;

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

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

a varare il regolamento relativo alla ripartizione delle risorse previste dall'imposta sulle emissioni sonore degli aerei;

ad avviare una politica organica e complessiva sul sistema del trasporto aereo italiano che riguardi tutti gli attori del sistema e che sia capace di intervenire, anche a livello legislativo, sulle questioni e sulle criticità tuttora presenti: dalla rivisitazione della legislazione sui requisiti di sistema approvata nella XIV legislatura e dalle necessità infrastrutturali dei due maggiori scali nazionali all'esigenza di prevedere nuovi meccanismi di verifica dell'efficienza e dell'efficacia dell'attività di investimento dei gestori aeroportuali; dal potenziamento delle operazioni della sicurezza alla tutela dell'utenza e al rafforzamento della presenza del nostro Paese nei luoghi sovranazionali deputati alla definizione della normativa di settore.

(1-00065) «Attili, Fiano, Barbi, Quartiani, Marantelli, Donadi, Evangelisti, Mura, Razzi, Mario Ricci, Locatelli, Olivieri, Migliore, Bonelli, Francescato, De Zulueta, Picano, Fabris, Satta, Lovelli».