

MOZIONE

La Camera,

premesso che:

l'Alitalia, come compagnia di bandiera, ha rivestito e riveste un ruolo di importanza strategica per l'intero sistema produttivo nazionale, in quanto capace di condizionare sviluppo, competitività, occupazione e riqualificazione territoriale;

nonostante la piena liberalizzazione delle attività di trasporto aereo, in vigore dal 1° aprile 1997, l'Alitalia ha continuato a produrre e gestire servizi aerei nazionali e internazionali con modalità sostanzialmente monopolistiche;

nonostante la possibile futura privatizzazione, l'Alitalia oggi è ancora una società per azioni a prevalente capitale pubblico, detenuto tramite l'Iri dal ministero del tesoro, cioè dallo Stato, i cui rappresentanti siedono nel suo consiglio di amministrazione;

nonostante la sua autonomia privatistica, l'Alitalia e il suo amministratore delegato di turno, dottor Domenico Cempella, debbono rispondere al paese e allo Stato delle proprie azioni, non potendo eludere le istanze sociali complessive e le responsabilità derivanti, se non altro, dall'aver richiesto ed ottenuto il cospicuo recente finanziamento di 2.750 miliardi, autorizzati, peraltro, dall'Unione europea proprio come « aiuti di Stato »;

la nuova rete di collegamenti Alitalia, così come è stata ridefinita, in funzione della centralità del nuovo *hub* Malpensa 2000, con la concentrazione, dimostratasi tanto forzata quanto disastrosa, su questo scalo non solo dei voli trasferiti da Linate, ma anche da Roma-Fiumicino e dal resto del bacino italiano, testimonia come gli interessi e le strategie dell'Alitalia e del suo amministratore delegato non coincidono automaticamente con gli interessi più ampi

e generali del Paese, che debbono ispirarsi a fini sociali e non certo solo a logiche di mercato, squisitamente aziendalistiche;

una corretta prospettiva di sviluppo del trasporto aereo italiano deve vedere l'aeroporto di Milano-Malpensa proiettato verso il nord e quello di Roma-Fiumicino proiettato verso il sud del mondo, cioè deve basarsi sulla distinzione dei loro ruoli e sulla loro piena integrazione e complementarietà, finalizzata alla conquista di nuove quote di traffico, sia passeggeri che merci, e non certo, come sta accadendo, sul tentativo di far crescere forzosamente l'*hub* di Malpensa a discapito di Roma-Fiumicino e dell'intero Mezzogiorno d'Italia, isole comprese;

nel documento di programmazione economica e finanziaria predisposto dal Ministero del tesoro si legge, a pagina 88, che « l'impegno del Governo a realizzare condizioni favorevoli alla crescita economica del Mezzogiorno è rinforzato dalla consapevolezza che proprio da questa area è possibile ottenere un contributo determinante allo sviluppo di tutto il Paese » ed ancora, a pagina 103, che « il nuovo orientamento dei traffici mondiali ha attribuito al Mezzogiorno una nuova centralità. Conseguentemente il Mezzogiorno non è più un'area marginale, ma può legittimamente aspirare, come dimostra l'esperienza di Gioia Tauro, al ruolo strategico di porta europea per i traffici con i paesi dell'Estremo Oriente, del Medio Oriente e del Nord-Africa. Questa vocazione richiede l'individuazione dei varchi di accesso - portuali e aeroportuali - e reti di connessione con l'area continentale;

tenuto conto della inadeguatezza non solo dei collegamenti aeroportuali, torre di controllo compresa, razionalità e buon senso, oltre che ragioni tecnico-operative, consigliavano, come condiviso da più parti e, in particolare, come sembra, dalla stessa Civilavia con atto formale, di rinviare o quantomeno di procedere con gradualità all'avvio delle operazioni su Malpensa 2000, garantendo nel contempo una ridistribuzione dei voli nazionali su Linate, più

equilibrata e attenta alle esigenze delle popolazioni del sud-Italia;

in tale direzione acquista forza l'esigenza di rivitalizzare e rafforzare l'aeroporto dello Stretto, sito a Reggio Calabria, che serve un bacino molto vasto comprendente, oltre a Reggio Calabria e la sua intera provincia, anche la grande città di Messina e buona parte della sua provincia;

in tale ottica vanno individuate nuove linee che colleghino direttamente l'aeroporto dello Stretto almeno anche con Torino e Bologna;

come ampiamente dimostrato dai macroscopici disservizi di questi giorni, Malpensa 2000 non era, come non è, ancora pronta ed idonea a sopportare e gestire il grosso volume di traffico che vi è stato riversato;

in particolare, lo scalo non può ancora disporre della nuova torre di controllo, che previsionalmente dovrebbe diventare operativa non prima di un anno, e al momento viene utilizzata la vecchia torre di controllo, situata a nord dell'aeroporto e ben lontana dalla aerostazione di Malpensa 2000 e dalle due piste esistenti, con evidenti difficoltà a regolare e controllare il percorso al suolo degli aeromobili e sulle piazzole di sosta, se non con una serie di soluzioni tampone come l'installazione di videocamere, e con ripercussioni sui livelli di sicurezza delle operazioni a terra;

da quanto è stato possibile apprendere, l'apertura di Malpensa 2000, alla data del 25 ottobre 1998, è stata voluta, con protervia ed ostinazione, dall'amministratore delegato di Alitalia, dottor Domenico Cempella, che, assistito dal responsabile dei rapporti istituzionali, dottor-Marco Zanichelli, si è avvalso dell'appoggio del Governo Prodi ed, in particolare, ha trovato nell'ex Ministro dei trasporti Burlando il paladino, tanto disponibile quanto caparbio, di interessi, al limite, vantaggiosi e comprensibili per una azienda, ma non certo per il Paese, che è stato così coinvolto in una serie infinita di polemiche e contrasti, con una caduta di immagine e credibi-

lità, sia a livello internazionale ed europeo, sia all'interno, nei confronti delle popolazioni del Mezzogiorno d'Italia e delle isole,

impegna il Governo:

ad invitare l'Alitalia ad istituire nuove linee, almeno da e per Torino e Bologna e per l'aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria;

ad avviare con urgenza i necessari interventi di riequilibrio dei collegamenti tra Linate e le città del Mezzogiorno e delle isole e di compensazione delle negative ricadute occupazionali, riappropriandosi del potere di indirizzo, programmazione e controllo della politica del trasporto aereo in Italia;

ad indagare sulle cause e sull'andamento della vicenda che ha portato al disastro organizzativo di Malpensa 2000, accertando, contemporaneamente, le responsabilità dei soggetti in gioco, verso i quali prendere adeguati provvedimenti;

a riferire in Parlamento sui termini del pronunciato accordo tra Alitalia e KLM prima della sua sottoscrizione da parte dell'Alitalia e sulla compatibilità di tale accordo con gli interessi generali del paese;

ad accertare quale sarà il ruolo finale dell'Alitalia nel contesto di tale alleanza, evitando che possa essere relegata al ruolo di semplice compagnia aerea regionale europea, suddita della KLM.

(1-00326) « Aloi, Gasparri, Floresta, Mancuso, Alboni, Alemanno, Anedda, Baiamonte, Bono, Caruso, Cola, Colucci, Cuccu, Cuscunà, De Ghislanzoni Cardoli, D'ippolito, Fei, Filocamo, Fino, Foti, Frau, Galeazzi, Garra, Gastaldi, Gazzara, Gazzilli, Giudice, Lamacchia, Landolfi, Losurdo, Malgieri, Marras, Matacena, Misuraca, Napoli, Paolone, Porcu, Proietti, Rallo, Scajola, Scaltritti, Scarpa Bonazza Buora, Stagno D'Alcontres, Tringali, Vitali, Zaccheo ».