

RESOCONTO

SOMMARIO E STENOGRAFICO

498.

SEDUTA DI LUNEDÌ 26 LUGLIO 2004

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **MARIO CLEMENTE MASTELLA**

INDICE

<i>RESOCONTO SOMMARIO</i>	III-VII
<i>RESOCONTO STENOGRAFICO</i>	1-60

	PAG.		PAG.
Missioni	1	Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	4
Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 136 del 2004: Funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione e proroga di termini (Approvato dal Senato) (A.C. 5150) (Discussione)	1	(<i>Repliche del relatore e del Governo – A.C. 5150</i>)	15
(<i>Discussione sulle linee generali – A.C. 5150</i>)	1	Presidente	15
Presidente	1	Carrara Nuccio (AN), <i>Relatore</i>	15
Amici Sesa (DS-U)	5	Saporito Learco, <i>Sottosegretario per la funzione pubblica</i>	15
Boato Marco (Misto-Verdi-U)	10	(<i>Annunzio di una questione pregiudiziale – A.C. 5150</i>)	15
Bressa Gianclaudio (MARGH-U)	7	Presidente	15
Carrara Nuccio (AN), <i>Relatore</i>	1	Disegno di legge di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 159 del 2004: Ristrutturazione dell'Alitalia (Approvato dal Senato) (A.C. 5152) (Discussione) .	15
Perrotta Aldo (FI)	14		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Forza Italia: FI; Democratici di Sinistra-L'Ulivo: DS-U; Alleanza Nazionale: AN; Margherita, DL-L'Ulivo: MARGH-U; Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro: UDC; Lega Nord Federazione Padana: LNFP; Rifondazione comunista: RC; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com.it; Misto-socialisti democratici italiani: Misto-SDI; Misto-Verdi-L'Ulivo: Misto-Verdi-U; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.linguist.; Misto-Liberal-democratici, Repubblicani, Nuovo PSI: Misto-LdRN.PSI; Misto-Alleanza Popolare-UDEUR: Misto-AP-UDEUR.

	PAG.		PAG.
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 5152)</i>	15	Angioni Franco (DS-U)	42
Presidente	15	Fontana Gregorio (FI)	49
Contento Manlio, <i>Sottosegretario per l'economia e le finanze</i>	22	Gamba Pierfrancesco Emilio Romano (AN), <i>Relatore</i>	38
Galli Dario (LNFP)	26	Loddo Santino Adamo (MARGH-U)	51
Giorgetti Alberto (AN), <i>Relatore per la V Commissione</i>	16	Ruzzante Piero (DS-U)	44
Martini Luigi (AN)	26	Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	42
Muratori Luigi (FI), <i>Relatore per la IX Commissione</i>	19	<i>(Repliche del relatore e del Governo – A.C. 4233-B)</i>	57
Pasetto Giorgio (MARGH-U)	22	Presidente	57
Tidei Pietro (DS-U)	30	Gamba Pierfrancesco Emilio Romano (AN), <i>Relatore</i>	57
<i>(Repliche dei relatori e del Governo – A.C. 5152)</i>	35	Ventucci Cosimo, <i>Sottosegretario per i rapporti con il Parlamento</i>	58
Presidente	35	<i>(Annunzio di una questione pregiudiziale – A.C. 4233-B)</i>	58
Contento Manlio, <i>Sottosegretario per l'economia e le finanze</i>	35	Presidente	58
<i>(La seduta, sospesa alle 14, è ripresa alle 15,35)</i>	38	Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse (Modifica nella composizione)	58
Disegno di legge: Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva (<i>Approvato dalla Camera e modificato dal Senato</i>) (A.C. 4233-B) (Discussione)	38	Ordine del giorno della seduta di domani .	58
<i>(Discussione sulle linee generali – A.C. 4233-B)</i>	38	Testo integrale dell'intervento del deputato Luigi Martini in sede di discussione sulle linee generali (A.C. 5152)	59
Presidente	38		

N. B. I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell'Allegato A.
Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell'Allegato B.

RESOCONTO SOMMARIO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 11,05.

La Camera approva il processo verbale della seduta del 23 luglio 2004.

Missioni.

PRESIDENTE comunica che i deputati complessivamente in missione sono quarantuno.

Discussione del disegno di legge S. 2978, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 136 del 2004: Funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione e proroga di termini (approvato dal Senato) (5150).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali, della quale è stato chiesto l'ampliamento.

NUCCIO CARRARA, *Relatore*, illustra il contenuto del decreto-legge in discussione, ampiamente modificato e integrato dal Senato ed ulteriormente modificato dalla I Commissione della Camera dei deputati, recante disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione, nonché disposizioni di delega legislativa, di proroga e di differimento di termini. Ricorda, in particolare, che nel corso dell'*iter* presso l'altro ramo del Parlamento sono stati introdotti tre ulteriori articoli nel disegno di legge di conversione.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, osservato che il carattere eterogeneo delle disposizioni recate dal provvedimento d'urgenza in discussione è giustificato da esigenze connesse al funzionamento della pubblica amministrazione, manifesta la disponibilità del Governo a recepire ulteriori modifiche dell'articolo 6 del decreto-legge; invita comunque tutti i gruppi parlamentari a consentire, con senso di responsabilità, la conversione in legge del provvedimento d'urgenza entro la giornata di domani.

SESA AMICI, lamentato il frequente ritardo con cui il Governo esercita le deleghe ad esso conferite, rileva che nel decreto-legge in esame non si ravvisano profili di urgenza bensì una congerie di norme profondamente disomogenee. Ricordato l'impegno profuso dai gruppi parlamentari di opposizione per migliorare il testo nel corso dell'esame in Commissione, in particolare, in senso più rispettoso del Titolo V della Costituzione, sottolinea che la filosofia che ispira il provvedimento d'urgenza denota il chiaro intendimento di piegare l'alta burocrazia statale agli interessi politici, mortificandone autonomia e responsabilità.

GIANCLAUDIO BRESSA, sottolineata l'incredibile eterogeneità delle norme contenute nel decreto-legge in esame, rileva che il Governo fa un uso assolutamente distorto di tale strumento normativo, giungendo ad inserirvi nuove deleghe o ad elevare al rango legislativo precedenti norme regolamentari. Si sofferma quindi sulla disposizione di cui all'articolo 1-bis, che rappresenta il frutto di una precisa scelta politica e che costituisce misura

parziale e fonte di ulteriori sperequazioni all'interno del personale militare, che infatti a gran voce reclama un complessivo provvedimento di riordino delle carriere. Nell'auspicare quanto meno la modifica di tale disposizione, preannunzia comunque l'orientamento contrario dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo al provvedimento d'urgenza in discussione.

MARCO BOATO, nel condividere le considerazioni svolte dai deputati Amici e Bressa, auspica un miglior coordinamento tra le Presidenze dei due rami del Parlamento al fine di pervenire ad una maggiore omogeneità dei criteri per valutare l'ammissibilità degli emendamenti. Sottolinea quindi come siano stati assolutamente disattesi i rilievi critici contenuti nelle osservazioni formulate dal Comitato per la legislazione, che ha evidenziato la violazione dei limiti di contenuto della decretazione d'urgenza nonché il conferimento di nuove deleghe legislative. Preannunzia infine l'orientamento contrario dei deputati della componente politica Verdi-L'Ulivo del gruppo Misto alla conversione in legge del provvedimento d'urgenza in esame.

ALDO PERROTTA, giudicate strumentali le considerazioni svolte dai deputati Bressa e Boato relativamente al parere espresso dal Comitato per la legislazione, manifesta particolare soddisfazione per le disposizioni concernenti la Croce rossa italiana, i segretari comunali e provinciali e l'adeguamento a norma degli edifici scolastici.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e prende atto che il relatore rinuncia alla replica.

LEARCO SAPORITO, *Sottosegretario di Stato per la funzione pubblica*, rileva che al riallineamento delle posizioni di carriera del personale del comparto sicurezza previsto dall'articolo 1-bis del provvedimento d'urgenza in discussione, nel testo della Commissione, seguirà la costituzione di un apposito tavolo tecnico finalizzato al riordino delle medesime carriere.

PRESIDENTE avverte che è stata presentata la questione pregiudiziale Bressa n. 1 (*Nuova formulazione*), che sarà discussa e votata in altra seduta, alla quale rinvia il seguito del dibattito.

Discussione del disegno di legge S. 3011, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge n. 159 del 2004: Ristrutturazione dell'Alitalia (approvato dal Senato) (5152).

PRESIDENTE dichiara aperta la discussione sulle linee generali, della quale è stato chiesto l'ampliamento.

ALBERTO GIORGETTI, *Relatore per la V Commissione*, rileva che il provvedimento d'urgenza in discussione è volto ad autorizzare la concessione, da parte dello Stato, di una garanzia per i prestiti — per un importo complessivo non superiore a 400 milioni di euro — che saranno contratti dall'Alitalia in vista della realizzazione di un piano industriale di ristrutturazione e rilancio dell'azienda, giudicato ineludibile; osservato, inoltre, che il prospettato intervento è stato valutato positivamente dalla Commissione europea, sottolinea che le modalità individuate per la copertura dei connessi oneri finanziari sono coerenti con la prassi finora seguita. Auspica, infine, la sollecita conversione in legge del provvedimento d'urgenza.

LUIGI MURATORI, *Relatore per la IX Commissione*, ricordato che il Governo ha inteso perseguire l'obiettivo di salvare la compagnia di bandiera, altrimenti destinata al fallimento, illustra il contenuto del provvedimento d'urgenza in discussione, sottolineando, in particolare, che il testo risulta conforme alla normativa europea in materia di aiuti di Stato. Nell'escludere, inoltre, la possibilità di ricapitalizzazione dell'Alitalia da parte dello Stato a conclusione del processo di ristrutturazione, dà conto dei pareri espressi dalle competenti Commissioni in sede consultiva. Giudicata infine necessaria l'elaborazione di un serio e credibile piano di rilancio della compa-

gnia di bandiera, condiviso anche dalle parti sociali, auspica la sollecita approvazione del disegno di legge di conversione.

MANLIO CONTENUTO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

GIORGIO PASETTO, giudicato preliminarmente tardivo il provvedimento d'urgenza in discussione, preannuncia che il gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, pur ritenendo le misure in esso previste insufficienti ed inadeguate per il rilancio dell'Alitalia, per senso di responsabilità non si opporrà alla sua conversione in legge. Nel sollecitare, altresì, misure strutturali più incisive ed una politica di concertazione tra il Governo ed il comparto industriale, auspica un sollecito avvio del processo di privatizzazione e l'accoglimento delle proposte emendative migliorative del testo presentate dalla sua parte politica

LUIGI MARTINI esprime, a nome del gruppo di Alleanza nazionale, apprezzamento per la sensibilità, la tempestività e la concretezza con cui il Governo ha adottato un provvedimento d'urgenza finalizzato ad affrontare la grave crisi finanziaria dell'Alitalia; giudica inoltre imprescindibile, per risolvere definitivamente i problemi della compagnia di bandiera, un accordo con le organizzazioni sindacali sul piano di risanamento dell'azienda.

DARIO GALLI, nel manifestare l'orientamento contrario dei deputati del gruppo della Lega nord federazione padana all'intervento delineato nel provvedimento d'urgenza in discussione, rileva che la crisi dell'Alitalia non appare circoscritta ad una dimensione esclusivamente finanziaria, ma è riconducibile ad una struttura aziendale inidonea a competere nel mercato del trasporto aereo; lamenta, in particolare, gli inconvenienti derivanti dall'eccessiva concentrazione di dipendenti e di strutture della compagnia di bandiera nella città di Roma, a fronte di un bacino di utenza contraddistinto da un peso prevalente

delle regioni settentrionali. Rilevato altresì che non è stato ancora presentato un piano credibile per il rilancio ed il risanamento dell'Alitalia, ritiene che il decreto-legge in esame risulti incoerente con gli impegni assunti dalle forze politiche della Casa delle libertà nei confronti degli elettori.

PIETRO TIDEI, osservato che la grave crisi dell'Alitalia è imputabile, tra l'altro, all'assenza dei requisiti di sistema presenti in altri paesi europei, lamenta, al riguardo, l'inerzia del Governo e le scelte sbagliate compiute dalla dirigenza aziendale; preannuncia comunque che i deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo presenteranno emendamenti migliorativi del testo del provvedimento d'urgenza in discussione ed esprimeranno voto favorevole sul relativo disegno di legge di conversione, per scongiurare le drammatiche conseguenze, in particolare sul piano occupazionale, che deriverebbero dell'eventuale fallimento della compagnia di bandiera. Nell'auspicare, inoltre, la predisposizione di un efficace piano di rilancio dell'azienda ed un'organica revisione della normativa di settore, invita il Governo ad estendere l'applicazione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori del trasporto aereo ed a portare a compimento l'infrastrutturazione dello scalo di Malpensa.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali e prende atto che i relatori rinunziano alla replica.

MANLIO CONTENUTO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*, associandosi alle argomentazioni addotte dai relatori per la V e per la IX Commissione, ritiene essenziale la realizzazione di un serio piano industriale di ristrutturazione e rilancio, auspicabilmente condiviso anche dalle organizzazioni sindacali, dal cui esito dipenderà la sopravvivenza dell'Alitalia; giudica, inoltre, infondate le considerazioni svolte dai deputati dell'opposizione in ordine al presunto intendimento del Governo di favorire il fallimento e la successiva svendita dell'azienda, rilevando

che anzi l'Esecutivo sta facendo il possibile per scongiurare un esito che peraltro sarebbe già scritto nei dati contabili attuali.

PRESIDENTE rinvia il seguito del dibattito ad altra seduta.

Sospende la seduta fino alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 14, è ripresa alle 15,35.

Discussione del disegno di legge: Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva (approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (4233-B).

PRESIDENTE avverte che lo schema recante la ripartizione dei tempi per il dibattito è pubblicato in calce al resoconto della seduta del 21 luglio scorso.

Dichiara aperta la discussione sulle linee generali, della quale è stato chiesto l'ampliamento, delle modifiche introdotte dal Senato.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*, illustra il contenuto del disegno di legge in discussione, nel testo modificato dal Senato, che introduce una svolta epocale in materia di reclutamento del personale delle Forze armate, sospendendo la chiamata obbligatoria alle armi dal 1° gennaio 2005. Si sofferma quindi sulle importanti modifiche introdotte dal Senato, relative ai requisiti per il reclutamento, agli incentivi per favorire il reclutamento di volontari nelle regioni tipiche di reclutamento alpino, alle modalità di accesso alle carriere delle forze di polizia, alla introduzione di disposizioni riguardanti il Corpo della capitaneria di porto. Auspica infine la sollecita approvazione del disegno di legge in esame.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*, avverte che il Governo si riserva di intervenire in replica.

FRANCO ANGIONI, ricordato il valore del servizio militare di leva ed il ruolo

sociale da esso svolto nella storia del Paese, si sofferma su alcuni aspetti critici del provvedimento. Giudica quindi un controsenso in termini di impiego operativo l'istituzione della ferma prefissata di un solo anno, ritenendo tale termine appena sufficiente alle esigenze addestrative. Considera inoltre eccessivo riservare ai volontari delle Forze armate la totalità dei posti a concorso per l'accesso alle forze di polizia, auspicando l'introduzione di una maggiore flessibilità.

PIERO RUZZANTE, nel condividere le finalità di un provvedimento che consentirà di disporre di Forze armate più preparate ed in linea con le moderne esigenze di una difesa sempre più orientata al di fuori del territorio nazionale in operazioni di prevenzione dei conflitti, critica tuttavia alcune delle modifiche introdotte dal Senato. In particolare, ritiene illusoria e ai limiti dell'incostituzionalità la norma che riserva ai giovani volontari delle Forze armate la totalità dei posti messi a concorso per l'accesso alle forze di polizia. Lamentata inoltre l'assenza di disposizioni in materia di servizio civile, preannuncia la presentazione di proposte emendative per migliorare gli aspetti di maggiore criticità del testo, dal cui accoglimento dipenderà l'orientamento del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo in sede di votazione finale del provvedimento.

GREGORIO FONTANA, nel condividere la prevista sospensione del servizio di leva a decorrere dal 1° gennaio 2005, esprime un orientamento favorevole al riconoscimento delle specificità — sotto i profili del trattamento economico e dei criteri di reclutamento — dei reparti alpini; nel ritenere, inoltre, che il provvedimento in discussione rechi una disciplina adeguata al ruolo attualmente svolto dall'Italia in ambito internazionale, manifesta apprezzamento per il nuovo percorso formativo prospettato per il personale operante nel comparto della sicurezza.

SANTINO ADAMO LODDO, rilevato che iniziative volte a conseguire l'auspica-

bile sospensione del servizio di leva erano state già promosse dai Governi di centro-sinistra, lamenta la ristrettezza dei tempi previsti per l'esame del disegno di legge, nel quale ritiene permangano aspetti lacunosi; esprime, altresì, preoccupazione per la sottovalutazione, da parte del Governo, delle problematiche, anche di carattere costituzionale, connesse al nuovo assetto del sistema di difesa nazionale e di sicurezza, segnatamente sotto il profilo del reclutamento nelle forze di polizia.

PRESIDENTE dichiara chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*, sottolinea che la IV Commissione non ha ritenuto di recepire la condizione formulata nel parere espresso dalla I Commissione in relazione alla riserva di posti, per l'accesso nei ruoli delle forze di polizia, a favore dei volontari in ferma prefissata di un anno, trattandosi di un requisito che non viola il principio di uguaglianza né il disposto dell'articolo 52 della Costituzione.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*,

precisa che nella prossima seduta il sottosegretario Cicu potrà fornire chiarimenti in relazione a taluni aspetti della normativa in esame, anche in riferimento alle tematiche concernenti il servizio civile.

PRESIDENTE avverte che è stata presentata la questione pregiudiziale per motivi di costituzionalità Boato n. 1, che sarà discussa e votata in altra seduta, alla quale rinvia il seguito del dibattito.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare d'inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse.

(Vedi resoconto stenografico pag. 58).

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE comunica l'ordine del giorno della seduta di domani:

Martedì 27 luglio 2004, alle 10,30.

(Vedi resoconto stenografico pag. 58).

La seduta termina alle 17,15.

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
MARIO CLEMENTE MASTELLA

La seduta comincia alle 11,05.

GABRIELLA PISTONE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 23 luglio 2004.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Bono, Brancher, Buttiglione, Cicu, Contento, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Fini, Fratini, Galati, Gasparri, Kessler, Manzini, Maroni, Martinat, Matteoli, Micciché, Possa, Prestigiacomo, Ramponi, Santelli, Scarpa Bonazza Buora, Selva, Sospiri, Tanzilli, Tremaglia, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono quarantuno, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Discussione del disegno di legge: S. 2978 – Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, recante disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione.

Disposizioni di delega legislativa e di proroga termini (Approvato dal Senato) (5150) (ore 11,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, recante disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione. Disposizioni di delega legislativa e di proroga termini.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 5150)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di Sinistra-L'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazione nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che la I Commissione (Affari Costituzionali) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Carrara, ha facoltà di svolgere la relazione.

NUCCIO CARRARA, *Relatore*. Il decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, recante disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione, in origine composto da otto articoli, oltre a quello relativo all'entrata in vigore, è stato ampiamente modificato e integrato dal Senato nel corso dell'esame del disegno di legge di conversione.

In particolare, il Senato ha inserito ventiquattro nuovi articoli nel testo del provvedimento e tre ulteriori articoli in quello del disegno di legge di conversione. La I Commissione (Affari Costituzionali) ha proceduto a sopprimere sette articoli e quindi ha sfolto notevolmente l'articolo.

Nel merito, l'articolo 1 del decreto-legge deferisce al 31 dicembre 2004 la validità di alcune categorie di contratti di lavoro a tempo determinato in essere presso l'INPS, l'INPDAP, l'INAIL e il Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione.

L'articolo 1-*bis* reca disposizioni volte al riallineamento delle posizioni di carriera del personale appartenente ai ruoli marescialli dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica con quelle del personale del ruolo ispettori dell'Arma dei carabinieri.

L'articolo 1-*ter* modifica l'articolo 24 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, in materia di trattamento economico accessorio dei dirigenti, sopprimendo, tra l'altro, il meccanismo previsto dal comma 9 di quell'articolo al fine di armonizzare risorse a ciò destinate presso le singole amministrazioni.

L'articolo 1-*quater* riconosce ai dipendenti delle pubbliche amministrazioni, con esclusione di talune categorie, la facoltà di richiedere il trattamento in servizio fino al compimento del settantesimo anno di età. La permanenza in servizio è subordinata all'accoglimento della domanda da parte dell'amministrazione di appartenenza.

L'articolo 2, comma 1, fa salvi gli effetti giuridici ed economici di quattro ordinanze del commissario straordinario dell'Associazione italiana della Croce Rossa concernenti l'organizzazione dell'ente. Il comma 2 assimila ai fini fiscali la Società Dante Alighieri alle organizzazioni non lucrative di utilità sociale.

L'articolo 3 reca una norma di interpretazione autentica concernente l'estensione del diritto di opzione attribuito al personale della Presidenza del Consiglio dei ministri dall'articolo 12, comma 1, lettera c), della legge n. 59 del 1997.

L'articolo 3-*bis* introduce alcune modifiche alla disciplina della mobilità dei dirigenti dello Stato allo scopo di agevolarne le relative procedure, prevedendo, tra l'altro, che essa venga effettuata attraverso il passaggio diretto di dirigenti tra amministrazioni diverse.

Gli articoli 3-*ter* e 3-*quater* sono volti a regolare alcune questioni irrisolte e problematiche della vigente disciplina in materia di segretari comunali e provinciali, con specifico riguardo agli istituti del collocamento in disponibilità e della mobilità dei segretari.

L'articolo 3-*quinqüies* prevede che al presidente della Commissione per le adozioni internazionali sia attribuita una indennità, il cui concreto ammontare dovrà essere determinato da un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di concerto con il ministro dell'economia e delle finanze.

L'articolo 4 consente al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio di continuare ad avvalersi del personale appartenente ad altre amministrazioni pubbliche a tal fine collocato in posizione di comando o in posizione analoga.

L'articolo 5 prevede che entro trenta giorni il Consiglio superiore dei lavori pubblici, di concerto con il Dipartimento della protezione civile, emani norme tecniche finalizzate a garantire uniformi livelli di sicurezza nel campo delle costruzioni. La redazione di tali norme avrà luogo secondo un programma di priorità per gli edifici scolastici e sanitari.

L'articolo 5-*bis* prevede una procedura abbreviata per accelerare la realizzazione delle varianti in corso d'opera legata agli interventi previsti per i Giochi olimpici invernali di Torino del 2006.

L'articolo 5-*ter* è stato soppresso dalla I Commissione.

L'articolo 6 interviene sul procedimento di nomina dei presidenti delle autorità portuali, prevedendo che, qualora non sia raggiunta la prevista intesa con la regione interessata, la questione sia decisa dal Consiglio dei ministri.

Va notato altresì che la I Commissione ha accettato una piccola modifica della

procedura di nomina, su indicazione della IX Commissione, al fine di evitare che si verificassero episodi di paralisi delle procedure di nomina. Conseguentemente, è stato introdotto un nuovo comma all'articolo 1 del disegno di legge di conversione, che fa salvi gli effetti degli atti adottati sulla base dell'articolo 6 del decreto-legge nella versione originaria.

L'articolo 7 riserva la fruizione di una serie di agevolazioni fiscali alle società e alle associazioni sportive dilettantistiche in possesso del riconoscimento, ai fini sportivi, rilasciato dal CONI.

L'articolo 8 interviene sull'assetto organizzativo del Ministero della difesa, ampliando da dieci a undici le direzioni generali in cui esso si articola.

L'articolo 8-*bis* estende le riserve dei posti a favore dei disabili, di cui alla legge n. 68 del 1999, al corso concorso per il reclutamento dei dirigenti scolastici previsto dall'articolo 29 del decreto legislativo n. 165 del 2001, nonché alle procedure per il conferimento di incarichi annuali di presidenza negli istituti di istruzione secondaria ed artistica.

L'articolo 8-*ter* posticipa, per il solo anno scolastico 2004-2005, i termini fissati dall'articolo 4 del decreto-legge n. 255 del 2001 per le assunzioni a tempo indeterminato e per gli adempimenti relativi al personale docente e ai dirigenti scolastici.

L'articolo 8-*quater* introduce alcune modifiche, di diversa natura, al decreto del Presidente della Repubblica n. 18 del 1967, recante l'ordinamento dell'amministrazione degli affari esteri, e al decreto legislativo n. 85 del 2000, che ha provveduto al riordino della carriera diplomatica.

L'articolo 8-*quinqües* prevede che tutte le attività convenzionali da porre in essere in materia di protezione civile, da parte dei gruppi nazionali di ricerca scientifica, siano sottoposte alla preventiva intesa del dipartimento della protezione civile e dispone la risoluzione di tutte le convenzioni in atto e la trasmissione al suddetto dipartimento dei dati sulle attività svolte, nonché sulle spese sostenute.

L'articolo 8-*sexies* limita l'ambito temporale delle obbligazioni contrattuali assunte dall'azienda Policlinico Umberto I di Roma per quanto concerne i contratti stipulati dalla soppressa omonima azienda universitaria.

L'articolo 8-*septies* reca una norma di interpretazione autentica dell'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 367 del 1990, che appresta misure di sostegno alle aziende agricole colpite dalla siccità nell'annata agraria 1989-1990, volta a contenere la relativa spesa entro lo stanziamento ivi previsto.

Gli articoli da 8-*octies* a 8-*duodecies* sono stati soppressi dalla I Commissione.

L'articolo 8-*terdecies* proroga il mandato dei componenti dei consigli della rappresentanza militare delle quattro Forze armate e del Corpo della guardia di finanza fino all'entrata in vigore della legge di riforma della rappresentanza militare e, comunque, non oltre il 15 maggio 2006.

L'articolo 8-*quaterdecies* è stato soppresso dalla I Commissione.

L'articolo 8-*quinqüesdecies* reca norme di interpretazione autentica di alcuni punti controversi dei nuovi criteri di valutazione dei titoli dei docenti precari, ai fini dell'inserimento nelle graduatorie introdotte dal decreto-legge n. 97 del 2004, e precisa, limitatamente ai titoli relativi al servizio prestato, che l'applicazione dei nuovi criteri di valutazione decorre dall'anno scolastico 2003-2004.

L'articolo 8-*sexiesdecies* proroga di sei mesi il termine relativo all'entrata in vigore del regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale, adottato con decreto interministeriale n. 388 del 2003, in attuazione dell'articolo 15 del decreto legislativo n. 626 del 1994, in materia di sicurezza sul lavoro.

L'articolo 9, infine, dispone sull'entrata in vigore del decreto-legge stesso.

Come già detto, il Senato ha introdotto, dopo l'articolo 1, tre nuovi articoli al disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame.

L'articolo 2 del disegno di legge, così modificato, proroga o differisce i termini,

in alcuni casi già scaduti, per l'esercizio di numerose deleghe legislative, e conferisce nuove deleghe in varie materie, riprendendo il contenuto di precedenti deleghe già scadute. Si tratta principalmente, ma non esclusivamente, di quelle recate dalla legge n. 137 del 2002 sull'organizzazione del Governo e di enti pubblici e dalla legge n. 229 del 2003 (legge di semplificazione 2001).

Le nuove deleghe, introdotte dai commi 1, 2, 3, 4 e 5 del suddetto articolo 2, concernono l'adozione di decreti legislativi modificativi, correttivi o integrativi di precedenti, concernenti le seguenti materie: la riforma dell'organizzazione del Governo; l'ordinamento del Ministero per i beni e le attività culturali; la disciplina delle fondazioni La Biennale di Venezia e La Triennale di Milano; l'aggiornamento dell'organizzazione delle strutture e dei comandi delle aree tecnico-operativa, tecnico-amministrativa e tecnico-industriale della Difesa; il riordino degli organi collegiali della scuola; il riassetto delle disposizioni legislative nei settori dello spettacolo, dello sport e del diritto d'autore; il riordino delle disposizioni in tema di parità e pari opportunità tra uomo e donna.

Il comma 6 ed i commi da 8 a 13 dell'articolo prorogano i termini per l'esercizio di numerose deleghe legislative e di altre disposizioni, apportando altrettante novelle alle norme che le prevedono e le disciplinano. In taluni casi, si tratta di differimenti di termini già scaduti. Le materie affrontate sono le seguenti: riordino degli emolumenti di natura assistenziale, riassetto delle disposizioni vigenti in materia di produzione normativa, semplificazione e qualità della regolazione, assicurazioni, interventi di sostegno pubblico per lo sviluppo delle attività produttive, sicurezza e tutela della salute dei lavoratori, tutela dei consumatori, metrologia legale, internazionalizzazione delle imprese, Corpo nazionale dei vigili del fuoco, proprietà industriale, emanazione del codice della nautica da diporto, recepimento della direttiva comunitaria 2001/42, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'am-

biente, modernizzazione dei settori agricoli, della pesca, dell'acquacoltura, agroalimentare, dell'alimentazione, delle foreste, riassetto — anche in un codice agricolo —, delle disposizioni legislative vigenti in materia, adozione di disposizioni integrative e correttive del testo unico in materia di espropriazione per pubblica utilità, al fine di adattarne le disposizioni alle particolari caratteristiche delle infrastrutture lineari energetiche.

Il comma 7 è stato soppresso in Commissione, perché confluito nel maxiemendamento al decreto cosiddetto taglia-spese.

Il comma 14 estende l'ambito di applicazione del meccanismo transitorio di remunerazione delle capacità di produzione di energia elettrica, disciplinato dall'articolo 5, comma 4, del decreto legislativo n. 379 del 2003.

L'articolo 3 del disegno di legge di conversione modifica l'articolo 1 della legge n. 443 del 2001 in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici (cosiddetta legge obiettivo), portando da due a tre anni il termine per l'emanazione di decreti correttivi ed integrativi ai decreti legislativi principali emanati ai sensi della legge stessa.

L'articolo 4, infine, novellando l'articolo 28, comma 1, della legge finanziaria per il 2002, modifica il termine, in origine fissato al 30 giugno 2002 e già due volte prorogato, per il completamento del processo di trasformazione o soppressione degli enti pubblici previsto e disciplinato dal medesimo articolo 28.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento. Signor Presidente, si tratta di un decreto-legge che è stato molto ampliato, come ha accennato il relatore, durante la discussione al Senato. Ciò sta a significare, senza dubbio, una vivacità propositiva da parte del Parlamento...

MARCO BOATO. « Vivacità propositiva » è un termine bellissimo !

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. ... ma, a ben analizzare l'articolato, la stessa vivacità si rinviene anche nella burocrazia che gestisce la pubblica amministrazione, sotto la direzione di questo Governo (domani, forse, non sarà più così).

In ogni caso, rimane il problema di dover inserire, in un iter parlamentare più accelerato, parte di quelle norme che, per molti motivi, non hanno potuto trovare posto in altri provvedimenti e che, tuttavia, risultano necessarie alla gestione della pubblica amministrazione.

La I Commissione della Camera ha manifestato altrettanta vivacità. Infatti, in tale sede, sono state accolte otto proposte di soppressione di quanto accolto dal Senato, oltre alla riformulazione dell'articolo 6, che tante polemiche aveva suscitato, soprattutto dopo la sentenza della Corte costituzionale sul condono edilizio. Il Governo non ha avuto difficoltà ad accettare, nella riformulazione, quanto previsto dalla Commissione trasporti della Camera. Poiché il decreto-legge scade domani e deve tornare al Senato, se la Camera vuole modificarlo, il Governo, pur rispettando la più ampia discussione possibile, chiede che responsabilmente tutti i gruppi parlamentari tengano conto che il passaggio al Senato necessita di almeno una mezza giornata di discussione.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare l'onorevole Amici. Ne ha facoltà.

SESA AMICI. Signor Presidente, l'intervento svolto poc'anzi dal sottosegretario Ventucci testimonia due ordini di argomenti. Il primo è relativo ad un'ammisione. Del resto, sarebbe assai difficile non ammettere anche quanto è scritto, in maniera molto precisa e dettagliata, nel parere del Comitato per la legislazione, circa una pratica che ormai sta diventando, più che d'urgenza, quasi una norma nell'azione legislativa di questo Governo. Nel provvedimento in esame non solo si riscontra una serie di norme disomogenee, ma non sono neanche rispettati gli articoli della Costituzione circa la necessità e

l'urgenza ed i criteri direttivi specifici delle deleghe. In questo caso, si sono oltrepassati i limiti, al punto che nel provvedimento in discussione si chiedono ulteriori deleghe, oltre a quelle non esercitate dal Governo. Ci piacerebbe sapere in questa sede il motivo per cui, pur avendo ottenuto tali deleghe da oltre un anno, si sono lasciati scadere i relativi termini (e questo non è semplicemente un effetto della burocrazia). In particolare, mi riferisco alla delega richiesta dal ministro Prestigiacomo, in ordine alla quale a suo tempo si svolse una discussione di notevole livello: ad un anno esatto di distanza, essa si ripropone con gli stessi criteri direttivi. Sarebbe doveroso nei confronti del Parlamento spiegare, fino in fondo, i veri motivi di quel mancato esercizio ed i relativi limiti.

Il secondo aspetto è che ci apprestiamo a svolgere tale discussione con grande senso di responsabilità da parte dell'opposizione, nella consapevolezza che tale decreto-legge sta per scadere e che dovrà essere trasmesso al Senato; ma, questa responsabilità non può essere, in alcun modo, avvertita come un elemento di debolezza dell'opposizione. Infatti, in I Commissione abbiamo lavorato — ce ne possono dare atto i sottosegretari Saporito e Ventucci e lo stesso relatore Carrara — con un atteggiamento che favorisse un confronto molto forte e determinato sui punti del provvedimento che non condividevamo e su altri che saranno oggetto della discussione di merito sugli emendamenti: mi riferisco anche alla questione pregiudiziale di costituzionalità concernente la disomogeneità di alcuni provvedimenti, alla luce della sentenza della Corte costituzionale che ormai fa giurisprudenza.

Nel merito, sarebbe molto semplice, da parte nostra, dire che ci troviamo alle solite. È un provvedimento nel quale l'urgenza è incentrata sul corretto funzionamento di alcuni settori della pubblica amministrazione e, di fatto, diventa una categoria semantica molto labile. Spesso, non vi è urgenza perché vi sono norme assai disomogenee e l'insieme dei provvedimenti cui si richiede di dare urgenza

sono tra i più strani e contraddittori. Il collega Bressa lo ha sottolineato in tante occasioni e sarebbe semplice rileggere i resoconti stenografici che si riferiscono alla discussione del cosiddetto provvedimento sulle mille proroghe e di tanti altri. Mi riferisco anche a ciò che, in genere, accadeva nel corso della discussione sulla legge finanziaria, in cui venivano attaccati tanti vagoni e su cui, da parte di un pezzo del Parlamento, si apriva una dialettica non virtuosa e non propositiva, ma in una logica tutta politica, volta a dare corso a microinteressi che, di volta in volta, venivano individuati.

Si deve spiegare il motivo per cui si passa ad un provvedimento di diversa natura, inerente al lavoro a tempo determinato dell'INPS, dell'INPDAP, dell'INAIL, a misure relative alla Croce rossa, rispetto a cui si vogliono riconoscere effetti giuridici agli atti di un commissario in attesa di provvedimenti che verranno stabiliti in seguito, alla società Dante Alighieri, all'interpretazione del diritto di opzione per il personale della Presidenza del Consiglio, alla disciplina del personale di prestito presso il Ministero dell'ambiente, alle normative tecniche in materia di costruzione, alla certificazione effettiva sportiva di società sportive dilettantistiche, al numero delle direzioni generali del Ministero della difesa e ad una serie di misure per il personale di quel ministero, alle procedure per la nomina dei vertici delle autorità portuali. Rispetto a tale tema, siamo riusciti ad individuare alcuni aspetti che implicano il rispetto esplicito di una norma contenuta nel titolo V della Costituzione. Infatti, quanto accaduto al Senato non era preoccupante solo nel merito, perché vi era una fortissima violazione delle norme sulla legislazione concorrente esclusiva delle regioni. I ministeri, in particolare quelli dell'ambiente, delle infrastrutture e dei trasporti, non intendono riconoscere la validità di quel titolo V della Costituzione, dicendo di non essere d'accordo. Tuttavia, se nelle materie a legislazione concorrente vi è la necessità di un'intesa fra lo Stato e le regioni e quest'ultima non viene raggiunta, si deve tor-

nare ad una diversa formulazione e non si deve fingere che quella norma non esista più.

Vedete, colleghi del Governo, su questo punto da troppo tempo, in questi tre anni di legislatura, vi abbiamo avvertito, in modo responsabile, del fatto che all'esame dell'Assemblea si presentavano provvedimenti affetti da vizi di incostituzionalità.

Tante volte la Corte costituzionale ci ha dato ragione, e non è un organo piegato al volere dell'opposizione, bensì una Corte attenta al rispetto delle norme che contengono gli elementi fondativi del Titolo V della Costituzione, in particolare laddove si prevede l'elencazione delle materie di competenza concorrente.

Nell'ambito di questa discussione, vi è un profilo sul quale abbiamo la necessità di riflettere: la richiesta della delega sull'organizzazione del Governo e dei ministeri (che era stata tradotta, in attuazione della cosiddetta legge Bassanini 1, con il decreto legislativo n. 300 del 1999) è stata posta all'ordine del giorno dal ministro della funzione pubblica dell'epoca, onorevole Frattini.

È stata quella una discussione assai aspra, che ci ha visto contrapposti in particolare su un punto sostanziale: il ruolo e la funzione della pubblica amministrazione.

Noi non abbiamo sostenuto la difesa astratta ed asettica del ruolo unico del dirigente; vi era invece dietro la configurazione della funzione dirigenziale-apicale, oltre ad una concezione della statualità e delle sue funzioni, soprattutto l'idea di un armonico sviluppo che premiasse i meriti, le capacità e non la subalternità politica.

Siamo alle solite: di quella norma sui dirigenti oggi ci proponete la soppressione di due commi, il comma 7 ed il comma 9: due commi che in qualche modo mettono ancora in discussione il ruolo del dirigente unico, rimandando ad una discussione quasi infinita sulla dirigenza e sulla vice-dirigenza.

Si intende quindi dare a quel complesso burocratico non l'idea di concorrere concretamente con gli indirizzi politici nell'assunzione delle responsabilità con-

nesse alle funzioni svolte, bensì si intende perseguire un'idea di asservimento anche di « pezzi » dell'articolazione dello Stato ad una logica che, se non è sottoposta agli indirizzi politici, corre il rischio di divenire un elemento di impaccio e di farraginosità non soltanto per lo Stato, ma anche per i cittadini.

Questa è la filosofia che sottende il provvedimento: proprio questi elementi ci condurranno nel corso della discussione sul merito ad avanzare ancora questioni degne di considerazione, nella speranza che l'Assemblea modifichi taluni aspetti del provvedimento.

Cogliamo in maniera positiva il fatto che un decreto-legge che conteneva originariamente quattro, e poi addirittura 24 articoli, oggi ne conti nuovamente un numero ridotto; tale riduzione è la testimonianza concreta che nell'esercizio dell'attività legislativa non si possono soddisfare esclusivamente microinteressi, occorrendo anche avere una progettualità che renda l'esercizio della volontà del Governo rispondente e credibile rispetto alle importanti questioni sulle quali chiedete l'attribuzione di deleghe e alle quali non siete in grado di rispondere.

Questi saranno i temi che verranno viscerati nel corso della discussione relativa alle proposte emendative e sulla base di questo orienteremo il nostro voto relativamente al provvedimento nel suo complesso (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Bressa. Ne ha facoltà.

GIANCLAUDIO BRESSA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, prima di entrare nel merito del provvedimento, desidero esprimere la mia personale solidarietà e simpatia umana al collega Carrara, relatore di un provvedimento incredibile, ed al sottosegretario Ventucci che, con molta amabilità, ha saputo dissimulare una realtà assolutamente non gestibile in modo normale da chicchessia!

Siamo in estate e, come sempre in questo periodo, giungono all'esame del-

l'Assemblea una serie di provvedimenti « articolati » in maniera singolare. Con espressione assai simpatica, il sottosegretario Ventucci lo ha definito frutto della « vivacità propositiva »; direi che siamo molto oltre la vivacità propositiva!

Lo ha ricordato lo stesso relatore, onorevole Carrara: si tratta di un decreto-legge che inizialmente constava di un numero esiguo di articoli, anche se non era perfettamente coerente dal punto di vista degli argomenti trattati, ma tuttavia era da ritenersi presentabile, al punto da consentire al Presidente della Repubblica di autorizzarne la presentazione.

Tale provvedimento passa al Senato e la suddetta vivacità propositiva finisce per aggiungere 24 articoli al testo del decreto. Una volta si chiamavano decreti *omnibus* perché si attaccavano i « vagoni » rimasti fermi durante il lavoro parlamentare dell'anno. Visto il tipo degli argomenti inseriti verrebbe da modificare tale nome: più che provvedimenti *omnibus*, si tratta di provvedimenti « cassonetto » perché tutto quello che è avanzato nel corso dell'anno viene inserito al loro interno. È veramente un'operazione non bella da vedere ed assolutamente impossibile da votare!

Quello che turba profondamente non è l'eterogeneità delle materie e degli argomenti inseriti, quanto lo strumento normativo utilizzato ed il modo con cui viene utilizzato. Non è la prima volta che assistiamo ad operazioni di questo genere. Un provvedimento circoscritto, come tale approvato e firmato dal Presidente della Repubblica, arriva al Senato ed in quella sede succede di tutto: si ampliano le materie e si fa di tale strumento un uso assolutamente distorto. Addirittura, con il disegno di legge di conversione del decreto-legge si introducono non solo — come avete fatto più volte nel passato — proroghe di deleghe, ma anche nuove deleghe utilizzando uno strumento assolutamente non concepibile per operazioni di tale tipo. Quello che stupisce di più è che lo fate dopo che il Presidente della Repubblica ha firmato il provvedimento. Vi è, cioè, una sorta di furbizia istituzionale assolutamente insopportabile. Proprio per tale

ragione il provvedimento non è digeribile ed accettabile in nessuna delle sue parti.

Comprendo le esigenze di un Governo: è del tutto evidente che nella convulsione dell'attività governativa e nella confusione dell'attività parlamentare possano sfuggire provvedimenti e vi sia la necessità di garantire comunque la funzionalità della macchina amministrativa. Non credo vi sia stato alcun Governo che non abbia provveduto a tamponare le falle che nel corso dell'anno si erano aperte. Tuttavia, un conto è tamponare le falle, altro conto è proporci un'ipotesi di decreto-legge che sembra essere il programma di Governo per i prossimi due anni. Infatti, il numero di deleghe inserite nel provvedimento in esame è un programma di legislatura! Come pensate di poter avere il sostegno dell'Assemblea parlamentare consapevole quando fate operazioni di questo tipo?

Si tratta di un'operazione veramente spericolata che è stata fortemente stigmatizzata anche dal Comitato per la legislazione. Quest'ultimo si è soffermato sull'assoluta eterogeneità del decreto-legge, sostenendo che è arduo rinvenire elementi unificanti del complesso dell'articolato. Tuttavia, se questo fosse, non sarebbe la prima volta: anche i Governi ai quali ho partecipato sono stati protagonisti di simili leggerezze. Vi sono, però, punti molto pesanti. L'ho già detto, ma voglio ripeterlo perché anche il Comitato per la legislazione ha sottolineato come si tratti di una questione non accettabile. Nel provvedimento sono stati inseriti tre articoli al fine di prorogare o differire termini di esercizio di numerose deleghe legislative e di conferire nuove deleghe in varie materie. Viene dettata una norma interpretativa con riguardo ad un principio di delega legislativa, peraltro già esercitata dal Governo, suscitando enormi perplessità in ordine alla legittimità dell'operazione sotto il profilo dei limiti di contenuto dei decreti-legge di cui all'articolo 15, lettera *a*), della legge n. 400 del 1988. È del tutto evidente anche l'incongruità dell'effetto retroattivo di tale norma interpretativa.

Vi sono anche altre operazioni incomprendibili: con gli articoli da 8-*sexies* a

8-*decies*, prorogate termini contenuti in un decreto ministeriale, cioè legificate il contenuto di una norma regolamentare!

Fate tanto strepito dicendo che bisogna semplificare. Leggo oggi sui giornali che il ministro per le riforme istituzionali — se ed in quanto la partita della devoluzione troverà una sua conclusione (quindi se lui resterà ministro dell'attuale Governo) — avrebbe deciso di aprire due sportelli, uno a Roma ed uno a Milano, per chiedere alla gente quali debbano essere le ipotesi di riforma per semplificare la vita di tutti i giorni.

Voi non solo non aprirete quei due sportelli e non riuscirete a semplificare la vita di tutti i giorni, ma riuscite adesso a complicarvela, arrivando a legiferare anche norme regolamentari, senza motivo; peraltro, ciò rappresenta un precedente dal punto di vista dell'ingarbugliamento della normazione. Sono cose assolutamente prive di senso, che turbano profondamente anche voi e per questo esprimo la mia solidarietà sia al relatore sia al sottosegretario Ventucci, che so essere persone estremamente serie, la cui competenza è stata più volte da tutti riconosciuta in questa aula e nei lavori di Commissione. Il Comitato per la legislazione ha posto delle condizioni perché questo provvedimento sia conforme ai parametri stabiliti dagli articoli 16-*bis* e 96-*bis* del regolamento della Camera. Vorrei pertanto che il nostro regolamento, che è così «duro» — giustamente — nel consentire l'emendabilità dei disegni di legge di conversione dei decreti-legge, richiedendo una stretta attinenza alla materia del decreto-legge, lo fosse anche quando ci troviamo di fronte a condizioni precise poste dal Comitato per la legislazione, come la soppressione degli articoli 2, 3 e 4 (quelli che recano proroghe e differimenti dei termini per l'esercizio di numerose deleghe legislative) e la soppressione della disposizione contenuta nell'articolo 3 del decreto-legge, che detta una norma interpretativa di un principio di delega.

Sulle questioni di merito, è già intervenuta in maniera molto puntuale la collega Amici. Mi limiterò pertanto ad af-

frontare un'unica questione, quella introdotta dall'articolo 1-bis, recante il riallineamento delle posizioni di carriera del personale appartenente al ruolo marescialli dell'Esercito, della Marina e dell'Aeronautica con quelle del personale del ruolo ispettori dell'Arma dei carabinieri. Questa, sia ben chiaro, è una scelta politica che fa il Governo, perché voi non avete alcun obbligo di legge di procedere a questa operazione. Si tratta quindi di una scelta politica e sappiamo tutti che la fate perché, diversamente, non vi chiuderebbero i contratti (e sono cose del tutto umane). Mi chiedo, però: quando decidete di assumere scelte politiche, vi ponete il problema delle conseguenze delle vostre decisioni politiche oppure avete questa spensieratezza per cui adottate un provvedimento, senza capire cosa costruite con esso?

Vorrei leggervi un comunicato stampa del novembre del 2003 firmato da COCER dei carabinieri, COCER della Guardia di finanza, SIULP, Federazione SPI, Federazione sindacale SILP per la CGIL-UILPS, CONSAP-Rinnovamento sindacale per l'UGL, UIL-PA/corpo forestale dello Stato, Federazione sindacale di polizia (FSP), CISL penitenziari, SINAPPE, CISL-FPS/corpo forestale dello Stato. Dunque, l'80 per cento delle sigle sindacali e dei COCER dell'intero comparto sicurezza scrivevano: « il Governo sostiene inoltre l'esigenza del riallineamento del personale delle forze armate a quello delle forze di polizia. È un approccio al problema della carriera e delle condizioni del personale militare e di polizia assolutamente parziale, quindi non risolutivo dei reali problemi, tipico "pannicello caldo" in un periodo di emergenza e, quindi, da respingere. Va rimarcata invece con forza l'esigenza di procedere ad un riordino complessivo delle carriere di tutto il personale militare di polizia, secondo l'impegno assunto in coda al contratto 2002-2005 e del quale l'atteggiamento odierno è palese smentita ».

Dunque, la stragrande maggioranza degli operatori del comparto sicurezza vi chiede il riordino delle carriere e non il riallineamento. Capisco che le pressioni

molto forti, che ci sono state all'interno delle forze armate, vi abbiano spinto verso il riallineamento. Si tratta, peraltro, di un'operazione che mi sento di condividere (cioè non sono contrario al riallineamento).

Infatti, nel momento in cui si cerca di trovare una sistemazione alla giungla retributiva del comparto sicurezza, si compie un passo in avanti ma, ancora una volta, si sta compiendo il passo sbagliato, perché si procede ad effettuare un riallineamento che riguarda solo una parte del comparto sicurezza, lasciando fuori i marescialli e gli ex ispettori nel ruolo ad esaurimento della Polizia di Stato, quelli che nel 1981, al momento della smilitarizzazione della polizia, rimasero collocati in un limbo e che non hanno trovato più, da allora ad oggi, nessuna collocazione (si trattava di 800 persone, per sistemare le quali sarebbero stati sufficienti poche centinaia di migliaia di euro).

In questo provvedimento — devo ringraziare per questo il relatore Carrara — era contenuta una disposizione, concernente la Fondazione della montagna che, per sua insistenza e nostra condivisione, è stata stralciata, nella quale erano previsti 350 mila euro (si trattava di una misura che non si sa a cosa potesse servire). Ebbene, tutta l'operazione per sistemare e riallineare gli ex marescialli e gli ispettori ad esaurimento della Polizia di Stato sarebbe costata 800 mila euro, mentre voi avete la dabbenaggine di prevedere 350 mila euro per una cosa che non ha un senso comune (nemmeno voi sapevate cosa farvene, tant'è vero che — ringrazio ancora il collega Carrara — la disposizione è stata stralciata), senza porvi il problema di sistemare una partita che riguarda un personale bloccato nella sua carriera dal 1981.

Nel momento in cui decidete di compiere il riallineamento, non vi è solo il problema della pubblica sicurezza, ma anche quello del Corpo forestale dello Stato, della Guardia di finanza, della Polizia penitenziaria. È mai possibile che continuiate a perseverare nella logica, perseguita per troppo tempo e da troppi

governi, di correre dietro a chi per ultimo tira la giacca e chiede qualcosa, facendo del comparto sicurezza un vero e proprio groviglio di situazioni normative, contrattuali e salariali? Non si comprende tale atteggiamento! Anche quando cercate di fare un'azione positiva, la fate nel peggiore dei modi possibili.

Questo è il motivo per cui il nostro voto non potrà che essere contrario alla conversione in legge del decreto-legge in esame. Anche se tale decreto-legge meriterebbe le barricate, perché non si è mai visto un provvedimento così scombinato come questo, noi, sulla base di un rapporto di lealtà, non faremo, come già affermato, ostruzionismo.

Mi sono soffermato su questo specifico punto, sperando che, da oggi a domani, considerato che, comunque, il provvedimento tornerà all'esame del Senato, il Governo possa ripensarci e possa cercare di correggere, almeno parzialmente, l'ennesima azione di sperequazione perpetrata a danno della Polizia di Stato, della Guardia di finanza, del Corpo forestale dello Stato e della Polizia penitenziaria.

Sono meccanismi delicati: ogni volta che si mette mano al comparto della sicurezza, si sa che la porta si apre, ma non si sa in che stanza si finisce, se non si ha il quadro completo delle misure che si stanno ponendo in essere.

Ho l'impressione che stiate brancolando alla cieca e ciò non è positivo per il comparto della sicurezza, ma, più in generale, per il governo del paese (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Boato. Ne ha facoltà.

MARCO BOATO. Signor Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, collega relatore e collega presidente della Commissione, condivido pienamente le considerazioni, i rilievi critici e le proposte sviluppate poco fa dai colleghi Sesa Amici e Gianclaudio Bressa.

Credo che — è una forma di rispetto e non di critica — anche dalle considerazioni

svolte dal rappresentante del Governo, il sottosegretario Ventucci, se le leggiamo in filigrana, emerge — ciò gli fa onore — un obiettivo disagio nei confronti di ciò che sta accadendo, soprattutto nel passaggio dell'originario e già discutibile decreto-legge (ma ora è meno discutibile) al vaglio dell'altro ramo del Parlamento, della maggioranza dell'altro ramo del Parlamento, in modo particolare.

Lei ha usato l'espressione simpatica «vività propositiva» e ha fatto anche riferimento ad altrettanta vivacità che si è manifestata nella I Commissione di questo ramo del Parlamento.

Tuttavia, è una vivacità che si è verificata all'opposto; infatti — instaurando almeno su ciò un dialogo con il Governo e con il relatore —, abbiamo valutato l'opportunità di sopprimere alcune di queste norme. Purtroppo, poche sono state eliminate ma, se anche l'Assemblea domani confermerà il nostro operato in Commissione, un certo prosciugamento del presente testo potrà dirsi realizzato.

Colgo l'occasione — mi rivolgo al Presidente di turno, affinché ne parli con il Presidente della Camera —, per evidenziare l'opportunità di un coordinamento tra Camera e Senato in ordine all'applicazione dei criteri di ammissibilità degli emendamenti. Non è immaginabile che un emendamento presentato dal collega Bressa, relativo a materia identica o strettamente connessa a quella introdotta in tema di comparto sicurezza al Senato, sia giudicato inammissibile, sia in Commissione sia in Assemblea, mentre, al contrario, l'altro ramo del Parlamento lo aveva giudicato perfettamente ammissibile.

Non discuto — perché non sono abituato a farlo, anche quando avrei delle perplessità — il rigore dei criteri di ammissibilità utilizzabili alla Camera, ma ciò ha un senso se avviene in entrambi i rami del Parlamento. Altrimenti, siamo di fronte ad un ramo del Parlamento che fa quello che vuole, infarcendo i decreti-legge delle norme che ritiene opportune — senza alcun rispetto sia dell'articolo 77 della Costituzione, sia della giurisprudenza costituzionale in merito, sia dell'articolo 15

della legge n. 400 del 1998 —, mentre l'altro ramo del Parlamento di ciò fa strame.

Quindi, mi rivolgo al Vicepresidente Mastella, che in questo momento presiede i lavori dell'Assemblea, affinché si consulti con il Presidente della Camera sulla opportunità — io dico necessità — di un raccordo tra Camera e Senato in ordine ai criteri da applicare. Ciò, probabilmente, porrebbe anche in minori difficoltà il Governo — *pro tempore* — di fronte alle pressioni generalmente provenienti dalla maggioranza che, non avendo « sfondato » in ambito governativo, le esercitano a livello parlamentare.

Vorrei che risultasse nel resoconto stenografico della seduta ciò che, non l'opposizione — in questo caso rappresentata dagli onorevoli Amici, Bressa e Boato —, ma il Comitato per la legislazione — vale a dire l'organo istituito nella scorsa legislatura proprio al fine di sovrintendere, prevenire, suggerire e correggere le principali storture presenti nel procedimento legislativo — ha evidenziato in ordine al presente decreto-legge. Non so se riuscirò a leggere tutto quello che ritengo importante, ma se non dovessi riuscirvi rinvio al parere del Comitato per la legislazione allegato al disegno di legge in esame.

Si è, infatti, costituito il Comitato per la legislazione, con consenso *bipartisan* dell'opposizione e della maggioranza nel corso della precedente legislatura; lo stesso — in cui sono rappresentate maggioranza e opposizione — lavora in modo *bipartisan* e corretto, ma poi i rilievi critici sollevati diventano grida di manzoniana memoria, *flatus vocis, vox clamantis in deserto*. Potete usare tutte le espressioni che volete: i rilievi non servono assolutamente a nulla. Governo e maggioranza parlamentare sono totalmente impermeabili alle critiche espresse da tale Comitato.

Esso, peraltro, in merito al disegno di legge in oggetto nel testo trasmesso dal Senato, ha rilevato in termini generali che « il complesso del provvedimento appare configurarsi in contrasto con un ordinato e coerente impiego delle fonti normative e con il corretto utilizzo dell'iniziativa legi-

slativa da parte del Governo, suscitando peraltro perplessità circa il pieno rispetto delle regole sui limiti di contenuto dei decreti-legge ».

Al riguardo, vorrei aggiungere che domani discuteremo una pregiudiziale di costituzionalità, sia pure in modo sintetico, perché ci siamo assunti la responsabilità di consentire che le modifiche apportate possano essere nuovamente approvate dal Senato. Peraltro, tali modifiche non sono sufficienti a cambiare la nostra espressione di voto, che si confermerà contraria. La questione pregiudiziale è stata presentata insieme agli onorevoli Bressa ed Amici e modificata poc'anzi, per prendere atto positivamente della modifica all'articolo 6, predisposta in Commissione, relativamente alle autorità portuali.

La questione pregiudiziale fa riferimento, da ultimo, alle sentenze n. 341 del 2003 e n. 6 del 2004 della Corte Costituzionale, e cita testualmente il messaggio di rinvio alle Camere del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 4 del 2002, emesso dal Presidente della Repubblica il 29 marzo 2002.

Il Presidente della Repubblica ha rilevato — con riferimento all'articolo 77 della Costituzione e all'articolo 15 della legge n. 400 del 1988 — che per il decreto-legge, come per la legge di conversione, « pur essendo (la legge n. 400 del 1988) una legge ordinaria, ha valore ordinamentale, in quanto è preposta all'ordinato impiego della decretazione d'urgenza e deve quindi essere, del pari, rigorosamente osservata ». Il Presidente della Repubblica ha invitato il Governo a seguire « criteri rigorosi nella predisposizione dei decreti-legge » e, successivamente, a vigilare nella fase dell'esame parlamentare « allo scopo di evitare che il testo originario venga trasformato fino a diventare non più rispondente ai presupposti costituzionali ordinamentali ».

Peraltro, l'onorevole Bressa ha ricordato il sistematico aggiramento del vaglio presidenziale: si fa, infatti, firmare al Presidente della Repubblica un decreto-legge con un determinato testo, e poi, in sede parlamentare, si aggira la sua firma inse-

rendo ulteriori norme, come è accaduto in particolare anche in questa occasione.

Il messaggio presidenziale rileva come il rispetto rigoroso dei criteri sia indirizzato «allo scopo di evitare che il testo originario venga trasformato fino a diventare non più rispondente ai presupposti costituzionali e ordinamentali», riferendosi all'articolo 77 della Costituzione e all'articolo 15 della legge n. 400 del 1988. Per altro verso, le Camere, e segnatamente le Commissioni competenti, in sede primaria e in sede consultiva, devono esercitare «identica e rigorosa vigilanza».

Nello stesso messaggio, il Presidente della Repubblica ha sottolineato inoltre che l'inserimento di una disposizione nella legge di conversione, volta a prorogare un termine già scaduto per l'esercizio della delega legislativa, costituisce «un'evidente illogicità giuridica». Queste sono le espressioni inserite nella nostra pregiudiziale di costituzionalità, a prima firma Bressa, e rivolte dal Presidente della Repubblica al Parlamento nel rinviare un precedente decreto-legge (episodio che peraltro risale a due anni fa).

Anche per il «povero» Presidente della Repubblica occorre recitare il motto *vox clamantis in deserto*.

Egli rinvia alle Camere un decreto-legge, con i rischi che ciò comporta: se un decreto-legge ha i requisiti di straordinaria necessità ed urgenza, rinviarlo alle Camere costituisce un problema, ed infatti non accade tutti i giorni. Nel fare ciò, il Presidente della Repubblica rivolge alcuni inviti al Governo, nonché alle Camere in sede di conversione. Ho letto poco fa un invito, riferito a un precedente decreto-legge; se lo rapportiamo al decreto-legge in esame, constatiamo non soltanto che non è stato rispettato, ma che è stato ancora più clamorosamente disatteso. Infatti, quanto osservato poco fa dalla collega Amici e dal collega Bressa dimostra che la situazione è peggiorata rispetto a decreti-legge precedenti.

Torno a leggere il testo del parere del Comitato per la legislazione, che dopo avere svolto un rilievo di carattere generale osserva più specificatamente: «il ca-

rattere eterogeneo del decreto legge, già presente nell'originaria formulazione di 8 articoli, è stato notevolmente accentuato a seguito dell'inserimento di 24 articoli durante il procedimento di conversione presso il Senato, così da rendere arduo rinvenire elementi unificanti del complesso dell'articolato, al di là di una attenzione generica alla materia dell'organizzazione e dell'esercizio di attività amministrative; ulteriori 3 articoli sono stati invece inseriti nel disegno di legge di conversione, al fine di prorogare o differire termini di esercizio di numerose deleghe legislative, ovvero a conferire "nuove" deleghe in varie materie, riprendendo contenuti di deleghe già scadute, in difformità a quanto più volte ribadito dal Comitato in ordine all'introduzione di norme di carattere sostanziale nel disegno di legge di conversione; si detta una norma interpretativa con riguardo ad un principio di delega legislativa, peraltro già esercitata dal Governo, suscitando perplessità» — sottolineo il garbo linguistico con il quale il Comitato si esprime, dal momento che si tratta di un organismo *bipartisan*, ma i contenuti sono evidentissimi — «sia per quanto concerne la legittimità dell'operazione sotto il profilo dei limiti di contenuto dei decreti-legge di cui all'articolo 15, lettera a) della legge n. 400 del 1988, sia per quanto riguarda l'effetto retroattivo della norma di interpretazione autentica; diverse disposizioni appaiono non conformi all'esigenza di corretto utilizzo della fonte normativa di rango primario (ad esempio, l'articolo 1, comma 4, che proroga la durata dei contratti a tempo determinato stipulati dal Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione, nelle more dell'adozione dei regolamenti concernenti la sua organizzazione; l'articolo 2, comma 1, che fa salvi gli effetti giuridici ed economici di alcune ordinanze commissariali della Associazione della Croce Rossa, fino all'adozione di un decreto del Presidente del Consiglio; l'articolo 8-*sexiesdecies*, che proroga» — come ha ricordato da ultimo il collega Bressa — «un termine contenuto in un decreto ministeriale); in numerose

norme, non viene rispettata la circolare congiunta dei Presidenti di Camera e Senato e del Presidente del Consiglio del 20 aprile 2001, né con riguardo alle regole di novellazione delle disposizioni, né con riguardo alle regole di redazione delle norme di interpretazione autentica».

Il Comitato osserva inoltre che il provvedimento « non è corredato dalla relazione sull'analisi tecnico-normativa (ATN) » e « non è corredato dalla relazione sull'analisi di impatto della regolamentazione (AIR) ».

Queste sono le osservazioni di carattere generale formulate dal Comitato per la legislazione, il quale ha successivamente posto una serie di condizioni – non mere osservazioni – per quanto concerne la conformità ai parametri stabiliti dagli articoli 16-*bis* e 96-*bis* del regolamento. Affinché tali parametri vengano rispettati, il Comitato ha posto una serie di condizioni, in primo luogo sotto il profilo dei limiti di contenuto. Esso ha proposto al riguardo la soppressione, nel disegno di legge di conversione, degli articoli 2, 3 e 4, recanti proroghe o differimento di termini di esercizio di numerose deleghe legislative, ovvero volti a conferire nuove deleghe in varie materie, nonché la soppressione della disposizione contenuta nell'articolo 3 del decreto-legge, che detta una norma interpretativa di un principio di delega.

Sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente, il Comitato per la legislazione ha proposto che all'articolo 8 *sexiesdecies* – citato anche dal collega Bressa poc'anzi – si sopprima la disposizione che differisce il termine di entrata in vigore di un decreto ministeriale in quanto volta a determinare una parziale legificazione del contenuto di una norma di rango subordinato.

Ancora, sotto il profilo dell'efficacia del testo per la semplificazione e il riordinamento della legislazione vigente, il Comitato ha proposto che all'articolo 1, commi 1 e 2 – ove si dettano norme in materia di contratti a tempo determinato con soggetti pubblici – « dovrebbe valutarsi l'opportunità di precisare che le disposizioni

volte a differire i termini di durata massima dei contratti e a modificare il limite massimo di età per la sottoscrizione dei contratti sono previste in deroga alla disciplina generale ».

In questa sede non ho il tempo di leggerle tutte, ma vi sono ulteriori proposte sotto forma di condizioni, per ciò che riguarda l'articolo 1-*quater* – che disciplina l'ipotesi della permanenza in servizio di dipendenti pubblici fino al compimento del settantesimo anno di età –, l'articolo 3-*ter*, comma 2, l'articolo 5, commi 1 e 2, e l'articolo 8, comma 2. Sotto il profilo della chiarezza e della proprietà della formulazione, sono poste poi ulteriori condizioni che riguardano l'articolo 2 concernente la Croce rossa, come ho detto poc'anzi.

Infine, da parte del Comitato, vi è un'ultima « raccomandazione » – qui usa un linguaggio *soft*, come quello che ha usato il sottosegretario Ventucci – sotto il profilo dei limiti di contenuto del decreto-legge, che è la seguente: « Ribadendo il rilievo già più volte formulato sulla necessità che ciascuno strumento normativo sia utilizzato in modo coerente con le proprie caratteristiche, sia considerata l'esigenza di assicurare il corretto impiego dello strumento normativo del decreto-legge, con specifico riferimento al rispetto delle norme ordinamentali che ne definiscono i limiti di contenuto, ed in particolare dei limiti di cui all'articolo 15, comma 2, lettera a) della » – più volte citata – « legge n. 400 del 1988, nonché delle necessarie caratteristiche di immediata applicabilità, di specificità, di omogeneità e di corrispondenza al titolo delle norme recate nei decreti-legge ».

Questo ha detto il Comitato per la legislazione e noi in termini analoghi ci siamo espressi nei nostri interventi e nella questione pregiudiziale, ma a parte alcune norme su cui ha riferito il relatore e di cui proporremo la soppressione – e questa è comunque una scelta positiva e utile, è quel minimo di convergenza che si è realizzata, in Commissione e in aula, nella divaricazione del giudizio politico di carattere generale –, tutte le condizioni

poste dal Comitato per la legislazione sono state totalmente ignorate. Si pone, quindi, anche un problema di correttezza istituzionale — di rispetto cioè della legge n. 400 del 1988 — e costituzionale — di rispetto cioè dell'articolo 77 della Costituzione —, oltre che di correttezza nei rapporti fra i due rami del Parlamento e tra Parlamento e Governo.

Vi è un groviglio di questioni che viene evidenziato in modo clamoroso da questa vicenda legislativa, il che dovrebbe indurre quanto meno — lo dico incidentalmente, perché siamo gli stessi a discuterne, ma in veste diversa — ad inserire nella prossima revisione costituzionale una norma costituzionale sulla decretazione d'urgenza più rigorosa per tutti, che in qualche modo tenga conto da una parte delle prassi perverse instauratesi in questi anni e dall'altra parte della giurisprudenza costituzionale ripetutamente affermata. Purtroppo in sede referente finora un emendamento di rafforzamento del testo costituzionale — parlo dell'articolo 77 della Costituzione — che le opposizioni qui rappresentate hanno presentato, è stato respinto dalla maggioranza.

Questa è materia che riguarderà la revisione costituzionale e ne discuteremo molto a lungo quando questa arriverà all'esame dell'aula.

Io l'ho detto solo in modo incidentale, ma lo ripeto: Costituzione già vigente, giurisprudenza costituzionale più volte affermata, legge n. 400 del 1988 assolutamente in vigore, messaggio del Presidente della Repubblica alle Camere due anni fa in occasione di un precedente decreto-legge, parere del Comitato per la legislazione esplicito, rigoroso, coerente, forte, e da me letto poco fa per amplissimi tratti: di tutto e non se ne tiene minimamente conto, salvo per quegli specifici articoli di cui si propone la soppressione, la qual cosa sarà comunque un punto di convergenza.

Tutto questo lascia sconcertati e allibiti riguardo al modo in cui si legifera, specialmente sotto il profilo dell'urgenza, nel nostro paese: è questa la ragione per cui noi siamo contrari a questo provvedimento

(*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Perrotta. Ne ha facoltà.

Le ricordo, onorevole Perrotta, che ha due minuti di tempo a disposizione.

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, intervengo per svolgere due considerazioni sugli interventi dell'onorevole Bressa e dell'onorevole Boato. Devo dire la verità: sono troppo bravi per non confondere volutamente le « condizioni » dalle « osservazioni » scritte nel parere del Comitato per la legislazione. Ritengo che essi confondano quali « condizioni » le uniche due parole che reggono il parere cioè « valuti l'opportunità » e « si osserva »: sono due cose molto diverse dalle condizioni.

In questo mi si consenta di fare un plauso al Governo e ai sottosegretari per avere risolto i due problemi della Croce rossa e dei segretari comunali e provinciali, problemi che languivano e che finalmente sono stati risolti.

Peccato che vi sia stata una proroga per la legge n. 265 del 1999: ma questo è accaduto a causa della incapacità da parte delle regioni ad eseguire e a dare direttive tecniche. Per fare un esempio, come lei sa, Presidente, una di queste regioni inadempienti è la Campania.

Vi è poi un fatto straordinario, e di questo parlerò più approfonditamente quando analizzeremo il complesso degli emendamenti. Abbiamo sempre protestato in questi anni per le norme di sicurezza riguardanti gli eventi sismici e le calamità. Ebbene, non è stato assolutamente posto in evidenza il fatto che finalmente si dà luogo a nuovi livelli di sicurezza, secondo programmi di priorità, per gli edifici scolastici e sanitari, grazie alle nuove norme tecniche. Erano antiquate, i precedenti governi per anni ne avevano parlato senza avervi mai posto mano: finalmente, entro trenta giorni avremo le nuove norme.

Vorrei ricordarvi, inoltre, che nel passato abbiamo soltanto speso migliaia di miliardi per porre mano ad opere di

ricostruzione, mentre, se avessimo fatto i giusti adeguamenti con nuove norme all'altezza, e non quelle che vi sono in Italia (purtroppo gli elementi scatenanti sono molteplici), avremmo risparmiato morti e denaro.

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 5150)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Nuccio Carrara.

NUCCIO CARRARA, *Relatore*. Presidente, rinunzio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

LEARCO SAPORITO, *Sottosegretario di Stato per la funzione pubblica*. Signor Presidente, vorrei intervenire per una precisazione sul problema del riallineamento. Ringrazio il collega Bressa per avere sollevato un problema di grande importanza e di grande interesse anche per il Governo, però egli sa che nelle leggi finanziarie sono state stanziati due tipologie di risorse diverse per il triennio: una riguardante il riallineamento delle carriere degli appartenenti al comparto della sicurezza e l'altra per il riordino.

Nella legge finanziaria il problema del riallineamento è visto come premessa per l'avvio del riordino delle carriere, mentre nella legge che stiamo per approvare noi risolviamo il problema del riallineamento con le somme messe a disposizione dalla legge finanziaria.

Il Governo si impegna però — e l'abbiamo detto anche pubblicamente — ad aprire, una volta ottenuto il riallineamento con legge dello Stato, un tavolo di confronto per il riordino delle carriere, per il quale vi è una somma stanziata nella legge finanziaria.

Questa è la procedura « necessaria », in quanto imposta dalla legge, che il Governo sta seguendo, senza quindi abbandonare o posporre esigenze che anche noi riteniamo essenziali per il comparto della sicurezza.

**(Annunzio di una questione pregiudiziale
— A.C. 5150)**

PRESIDENTE. Avverto che è stata presentata, a norma dell'articolo 96-bis, comma 3, del regolamento, la questione pregiudiziale Bressa ed altri n. 1 (*Nuova formulazione*) (*vedi l'allegato A sezione 1 — A.C. 5150*), che sarà discussa e votata in altra seduta.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

**Discussione del disegno di legge: S. 3011 —
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 (Approvato dal Senato)
(5152) (ore 12,13).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: 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.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 5152)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che le Commissioni V (Bilancio) e IX (Trasporti) sono autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la V Commissione, onorevole Alberto Giorgetti, ha facoltà di svolgere la relazione.

ALBERTO GIORGETTI, *Relatore per la V Commissione*. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, è al nostro esame il 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.

Si tratta di argomento che è all'attenzione dell'opinione pubblica e che ha costituito oggetto di un ampio dibattito svoltosi, in questi mesi, attorno al caso di un'azienda che ha un'importanza prioritaria per gli assetti strategici generali del trasporto, in particolar modo di quello aereo.

In questi anni, abbiamo discusso più volte degli interventi che sono stati promossi, dall'attuale Governo come da quelli precedenti, per sostenere il progetto di ristrutturazione e di rilancio dell'Alitalia. Questo decreto-legge interviene prevedendo che venga concessa una garanzia da parte dello Stato in relazione ad operazioni di finanziamento che Alitalia stipulerà per un importo non superiore in linea capitale a 400 milioni di euro.

L'intervento si concretizzerà, dunque, in garanzie da parte dello Stato che verranno concesse con decreti dirigenziali del Ministero dell'economia e delle finanze. Tali decreti provvederanno a definire in maniera precisa le condizioni secondo le quali lo Stato garantirà i prestiti e consentiranno ad Alitalia di ottenere le migliori condizioni possibili da parte degli enti creditizi. Comunque, la garanzia resterà in vigore fino a quando sarà intervenuta, entro un anno dalla concessione, la completa restituzione dei prestiti.

La situazione finanziaria di Alitalia — è noto a tutti — è assai problematica. Il Governo ha deciso di intervenire in tempi brevi per definire con l'attuale dirigenza un piano di risanamento che garantisca

alla società prospettive di sviluppo solide, anche attraverso la stipulazione di accordi che ne rafforzino le capacità operative. Al riguardo, sappiamo che l'amministratore delegato, Cimoli, è stato ascoltato dalle Commissioni riunite bilancio e trasporti anche la settimana scorsa, che il piano industriale di Alitalia è in fase di stesura e che è stato assunto l'impegno di completare l'elaborazione entro questo mese. Ciò consentirà di arrivare a definire con maggiore serenità quest'intervento di pieno sostegno alla compagnia di bandiera che, comunque, il Governo e la maggioranza sono determinate ad attuare.

La situazione in cui versa Alitalia si colloca indubbiamente in un contesto sfavorevole — basti pensare, anzitutto, all'innalzamento dei costi petroliferi — che non permette di procedere ad un'immediata ricapitalizzazione. Noi siamo convinti, infatti, che quello della ricapitalizzazione sia un percorso importante anche per evitare che eventuali procedure esecutive da parte dei creditori possano determinare maggiori costi per le casse dello Stato (che questo Governo e questa maggioranza vogliono evidentemente evitare). Da qui la scelta di attivare un « prestito ponte » che permetta il proseguimento dell'attività della compagnia durante il periodo necessario per dare il via al piano di ristrutturazione e che crei le condizioni idonee a rendere interessante, sotto il profilo economico e finanziario, la partecipazione alla ricapitalizzazione soprattutto dei privati.

Ho voluto soffermarmi sul contesto in cui si inserisce il decreto-legge in esame per chiarire come l'intervento in esso prospettato sia oggettivamente ineludibile per assicurare, nel futuro immediato, la sopravvivenza dell'azienda e, in una più ampia prospettiva temporale, le possibilità di sviluppo di una realtà economica ed occupazionale di notevole rilievo. Occorre del resto osservare come il decreto-legge in esame preveda condizioni assai rigorose in relazione alle modalità con le quali Alitalia potrà attivare il prestito. Si prescrive che il soggetto o i soggetti finanziatori siano individuati mediante una procedura

competitiva. Come dicevo prima, si fissa alla data del 31 ottobre 2004 il termine ultimo entro il quale Alitalia deve contrarre i finanziamenti, che sono assistiti dalla garanzia dello Stato. Si prescrive che il rimborso da parte di Alitalia avrà luogo entro 12 mesi dalla data in cui sarà effettuato l'ultimo versamento da parte della società delle somme prestate.

Le condizioni qui richiamate sono state tenute ben presenti dalla Commissione europea che, proprio sulla base di questi elementi, martedì scorso ha espresso il proprio assenso all'operazione prevista dal decreto-legge al nostro esame. La decisione della Commissione europea rappresenta senza dubbio un risultato importante per il Governo. Dobbiamo, infatti, ricordare — lo ricordo innanzitutto a me stesso — la costante attenzione prestata in questi anni dalla Commissione europea ai cosiddetti interventi di aiuto di Stato per iniziative di sostegno ad aziende pubbliche che, in qualche modo, potevano minare la concorrenza. Sappiamo che a livello comunitario esiste una normativa particolarmente precisa. Gli articoli 87 e 88 del Trattato istitutivo della Comunità europea disciplinano in modo molto rigoroso gli interventi di aiuto di Stato.

La decisione da parte della Commissione è stata adottata previa verifica della conformità delle misure recate dal decreto in oggetto agli orientamenti per gli aiuti destinati al salvataggio (in questo caso parliamo soprattutto di intervento destinato al salvataggio, con una prospettiva di ristrutturazione dell'azienda). In particolare, la Commissione ha accertato la sussistenza dei requisiti e delle condizioni per l'erogazione delle garanzie e i suddetti orientamenti di un aiuto di salvataggio. Concretamente, l'intervento della Commissione fa riferimento ai seguenti elementi: l'aiuto consiste nella concessione di una garanzia per un prestito erogato a tassi di mercato; l'ammontare del prestito è limitato alla misura necessaria a mantenere la compagnia in attività; il Governo italiano si impegna a trasmettere alla Commissione, entro sei mesi dalla data di autorizzazione degli aiuti, un piano di liqui-

dazione o un piano di ristrutturazione di Alitalia (nel nostro caso, si parla di piano di ristrutturazione). La Commissione è intervenuta e ha dato il nulla osta, poiché ha riconosciuto l'esistenza di gravi difficoltà sociali. Infatti, non dobbiamo dimenticare che si tratta dei posti di lavoro di 22.200 dipendenti Alitalia, nonché di altri 8 mila lavoratori legati, di fatto, alle sorti della compagnia. Il Governo italiano si impegna a non fornire nessun altro aiuto ad Alitalia in relazione ad un'eventuale futura ristrutturazione, in conformità con il principio dell'aiuto unico previsto dai suddetti orientamenti della Commissione europea.

Sono assenti effetti di *spill over* negativo delle misure decise dal Governo italiano sugli altri Stati membri, in ragione delle condizioni rigorose definite dalla decisione medesima (quindi, sostanzialmente, un pieno assenso da parte della Commissione europea per quanto riguarda l'intervento a sostegno delle imprese in difficoltà e, quindi, di Alitalia).

Vorrei precisare che il tema degli aiuti di settore di Stato per i trasporti è oggetto di dibattito molto diffuso a livello comunitario e che l'intervento su Alitalia ha già avuto precedenti importanti in altri paesi che hanno pari dignità nell'area euro. Basti pensare all'intervento effettuato in Francia e in altri paesi che, comunque, hanno utilizzato il « prestito ponte » come strumento finanziario di garanzia, che ha consentito ad importanti aziende di ristrutturarsi e di procedere verso un quadro complessivo che prevede una nuova presenza sul mercato. Tutto ciò, alla luce anche degli eventi dell'11 settembre, che hanno condizionato lo sviluppo di un settore che ancora oggi fatica a trovare un assetto definitivo.

Da questo punto di vista, c'è un controllo molto forte sul settore trasporti. Per il trasporto aereo, prima della liberalizzazione, che è avvenuta nella metà degli anni Novanta, si erogavano notevoli fondi. Progressivamente, l'intervento complessivo si è asciugato e anche tale intervento rientra

in questa linea, secondo la quale non vengono erogati fondi direttamente ma si presta una garanzia.

Vorrei svolgere un'ultima considerazione per quanto riguarda il profilo della copertura finanziaria, e quindi l'aspetto più attinente alla Commissione bilancio. Le considerazioni di merito sull'opportunità o meno di adottare questo provvedimento verranno svolte dal relatore per la IX Commissione, onorevole Muratori.

Abbiamo valutato con grande attenzione questo aspetto, che è stato anche sollecitato dal Servizio bilancio, in merito al funzionamento delle garanzie dello Stato e alle modalità di concessione. A fronte di una mia sollecitazione in Commissione bilancio, l'onorevole Contento, rappresentante del Governo, ha precisato come si sia utilizzata una prassi costante per quel che riguarda la concessione di garanzie.

Ho sollecitato, anche in riferimento ad alcune valutazioni della Corte dei conti, un'eventuale stima prudenziale di quelle che potevano essere le somme escusse a garanzia di crediti che potessero essere in qualche modo richiamati da parte di creditori in un percorso legato alla ristrutturazione dell'azienda.

Il Governo ha precisato correttamente che, ai sensi della legge n. 468 del 1978, è difficile prevedere oggi il quadro sostanzialmente incerto legato ai termini di una possibile escussione di garanzia; ma ha anche puntualmente precisato che tutti i riferimenti agli elementi aziendali portano a pensare che la richiesta di un'eventuale esclusione di garanzia sia sostanzialmente nulla o pari a zero.

È evidente che in questo quadro si può utilizzare la legge n. 468 del 1978, che prevede l'eventuale riferimento ai casi di escussione di garanzie al Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, che andrebbe ad alimentare l'unità previsionale, opportunamente inserita al Senato, che riguarda appunto le garanzie dello Stato, alla quale si dovrebbe fare ricorso nell'eventuale richiesta di fondi a fronte di crediti non onorati da parte dell'Alitalia.

Riteniamo che questa precisazione da parte del Governo sia puntuale e che ci metta anche al riparo da valutazioni prudenziali relativamente a somme da stanziare nel bilancio dello Stato. Si deve tenere in considerazione il fatto che, nel caso in cui ci fosse stata l'eventualità, riconosciuta sia dal Governo che dal Parlamento, di una possibile escussione di garanzia, sarebbe stato opportuno coprirla con un intervento più puntuale, con una copertura da parte del bilancio dello Stato che non facesse riferimento a un Fondo di riserva per spese obbligatorie e d'ordine, che è sostanzialmente un fondo di natura urgente al quale il Governo può attingere di fronte a situazioni straordinarie.

Dopo questa precisazione, ci sentiamo sostanzialmente tranquilli nel portare avanti tale iniziativa, che, lo ribadiamo, riteniamo sia molto positiva in una logica di continuità. È evidente, infatti, ed è sotto gli occhi di tutti, che è interesse dello Stato e del Ministero dell'economia e delle finanze riuscire a dare opportunità a una valorizzazione della partecipazione, rispettando l'impegno assunto nei confronti dell'Unione europea (quello di mantenere la partecipazione dello Stato sotto il 50 per cento), in un percorso di privatizzazione che ridurrà la presenza del Ministero dell'economia e delle finanze dal 62,5 per cento attuale nella società Alitalia al 50 per cento, e anche al di sotto, in quest'opera di ricapitalizzazione complessiva.

È evidente che oggi è interesse dello Stato consentire ad un'azienda di andare avanti in un percorso di ristrutturazione, piuttosto che procedere verso la strada della liquidazione, in un contesto di ulteriore riduzione del valore delle partecipazioni e quindi di danno nei confronti di una valutazione che si avvicinerebbe allo zero per quel che riguarda la partecipazione dello Stato; ciò comporterebbe un costo in termini di bilancio molto più alto e determinerebbe effetti sociali ed economici complessivi che noi considereremmo negativamente.

Per tutti questi motivi, da parte della Commissione Bilancio vi è un sostanziale giudizio positivo sul provvedimento al nostro esame.

PRESIDENTE. Il relatore per la IX Commissione, onorevole Muratori, ha facoltà di svolgere la relazione.

LUIGI MURATORI, Relatore per la IX Commissione. Signor Presidente, onorevoli colleghi, onorevole sottosegretario, il decreto-legge n. 159 del 24 giugno 2004, oggi all'esame dell'Assemblea della Camera dei deputati, mira a consentire, attraverso un « finanziamento ponte », l'attuazione del riassetto organizzativo e societario di Alitalia-Linee aeree italiane Spa, indispensabile a garantire la continuità operativa della compagnia di bandiera italiana, colpita da una gravissima crisi finanziaria e priva, ormai, di un'autonoma capacità di credito sul mercato finanziario.

La decisione della Consob di inserire l'Alitalia nell'elenco delle società quotate in borsa sottoposte ad obblighi mensili di comunicazione ha evidenziato, ancora di più, la criticità finanziaria dell'azienda, molto ben rappresentata, d'altra parte, nella memoria consegnata dal presidente e amministratore delegato di tale società, ingegner Cimoli, in occasione dell'audizione informale svoltasi il 7 luglio 2004 presso le Commissioni riunite 5^a e 8^a del Senato.

Il Governo, valutata la complessa e problematica situazione economico-aziendale e concentrato sull'opportunità di salvare la compagnia, altrimenti destinata al fallimento, ha deciso di concedere all'Alitalia Spa, in tempi rapidi, la garanzia dello Stato su finanziamenti contratti dalla stessa, previa autorizzazione della Commissione europea che, come è noto, è stata concessa lo scorso 20 luglio.

Il decreto-legge in esame è riconducibile al settore dell'ordinamento relativo al sistema contabile dello Stato, così come stabilito ai sensi dell'articolo 117, secondo comma, lettera e), della Costituzione. Il primo comma dell'articolo 1 del decreto-legge autorizza il ministro dell'economia e

delle finanze, mediante decreti dirigenziali conformi alla normativa comunitaria e a quanto stabilito dall'accordo tra Governo e parti sociali stilato in data 6 maggio 2004, a concedere la suddetta garanzia sui finanziamenti assunti dall'Alitalia e il cui importo non potrà essere complessivamente superiore a 400 milioni di euro.

La garanzia dello Stato, che resterà in vigore fino alla scadenza del termine di rimborso, servirà a coprire le obbligazioni principali ed accessorie assunte dall'azienda in ordine ai finanziamenti contratti. Tale garanzia, inoltre, è vincolata a diverse condizioni. In primo luogo, i soggetti finanziatori devono essere individuati attraverso una procedura competitiva; in secondo luogo, detti finanziamenti non potranno essere contratti oltre il termine fissato del 31 ottobre 2004; l'Alitalia Spa, infine, si impegna a rimborsare i finanziamenti entro dodici mesi dalla data dell'ultimo versamento alla società delle somme prestate.

Il comma 2 del medesimo articolo 1 del decreto-legge in esame dispone che i crediti dello Stato nei riguardi dell'Alitalia, nel caso di escussione della garanzia concessa, siano subordinati agli altri crediti che la società è tenuta a rimborsare, e saranno soddisfatti soltanto dopo il completo soddisfacimento degli altri creditori.

Il comma 3, infine, riferisce le conseguenze della concessione della garanzia sotto il profilo del bilancio dello Stato, stabilendo che gli oneri derivanti dalla concessione della garanzia gravino sul fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine e, più specificatamente, sulla quota del fondo destinata ad aumentare gli stanziamenti dei capitoli di spesa aventi carattere obbligatorio.

In caso di eventuale escussione, con decreto del ministro dell'economia e delle finanze, si provvederà a prelevare, dai fondi di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine, la somma necessaria per iscriverlo in aumento delle dotazioni di competenza e cassa dell'unità previsionale di base e del capitolo pertinente.

Mi preme evidenziare che il decreto-legge in esame è stato elaborato secondo la

normativa comunitaria vigente. Infatti, a partire dal 1994, la Commissione europea ha adottato, nei riguardi delle imprese in difficoltà, gli « Orientamenti in materia di aiuti di Stato finalizzati al salvataggio e alla ristrutturazione delle imprese in crisi », prorogati successivamente a tutto il 1999. Nello stesso anno, la Commissione ha introdotto una nuova disciplina, più rigorosa e restrittiva rispetto alla precedente, vincolando gli aiuti alle imprese in crisi a determinate condizioni.

Tali orientamenti comunitari si richiamano all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del Trattato della Comunità europea, che definisce in difficoltà quelle imprese che non sono in grado, con le loro risorse ed in mancanza di un intervento esterno dei poteri pubblici, di contenere le perdite che potrebbero condurle, quasi certamente, al collasso economico a breve o medio termine.

Occorre precisare che gli orientamenti comunitari distinguono inoltre tra aiuto di salvataggio – transitorio per natura – che deve permettere l'attività di imprese in crisi per un periodo corrispondente al tempo necessario per elaborare un piano di ristrutturazione o di liquidazione, ed aiuti di ristrutturazione che, invece, si basano su un piano realizzabile a lungo termine e che sono mirati a garantire la redditività dell'impresa.

Appare evidente che gli aiuti per il salvataggio, circoscritti a prestiti o garanzie su prestiti, sono misure eccezionali che devono avere un limite di tempo massimo pari a sei mesi, prorogabile, e sono altresì vincolati ad alcune condizioni: devono consistere in aiuti di tesoreria, sotto forma di garanzia o di crediti o erogazione di crediti; devono essere ben rimborsati entro 12 mesi dalla data dell'ultimo versamento all'impresa delle somme prestate; devono essere motivati da gravi difficoltà e non avere effetti gravi di *spillover* negativi in altri Stati membri; all'atto della notifica, devono essere corredati da un impegno dello Stato a presentare, entro sei mesi, un piano di ristrutturazione o di liquidazione o della prova che il prestito è stato completamente rimborsato; l'importo stanziato

deve limitarsi a quanto necessario per mantenere l'impresa in attività nel periodo in cui è stato autorizzato l'aiuto.

Come già accennato, lo scorso 20 luglio, la Commissione europea, verificato che le misure recate dal decreto in oggetto si richiamavano agli orientamenti sopraesposti, ha autorizzato il Governo italiano alla concessione di una garanzia di prestito per l'ammontare di 400 milioni di euro a favore dell'Alitalia. Tale aiuto di salvataggio è, tuttavia, subordinato alle seguenti condizioni: il prestito deve essere erogato a tassi di mercato, pari al 4,43 per cento e deve essere rimborsato non oltre dodici mesi dall'ultimo versamento effettuato; la somma stanziata deve essere proporzionata all'importo necessario a mantenere l'azienda in attività; il Governo deve impegnarsi a comunicare, entro sei mesi dalla data di autorizzazione degli aiuti, un piano di ristrutturazione o di liquidazione dell'azienda; deve sussistere una grave situazione sociale che, nel caso specifico, è dimostrabile dall'elevato numero di dipendenti che rischiano il posto di lavoro; il Governo deve, inoltre, impegnarsi ufficialmente a non fornire altro aiuto, anche in relazione ad una futura ristrutturazione, secondo il principio dell'« aiuto unico », previsto dai citati orientamenti; dev'essere garantita, infine, l'assenza di effetti di *spillover* negativo sugli altri Stati membri.

In sede comunitaria è stato inoltre valutato positivamente l'impegno del Governo italiano a ridurre, entro 12 mesi, la propria partecipazione al capitale Alitalia a meno del 50 per cento. Si rammenta che il capitale sociale dell'azienda è attualmente pari ad oltre un miliardo e 433 milioni di euro, suddiviso in azioni del valore nominale di 0,37 euro, quotate in borsa.

Il Ministero dell'economia detiene circa il 62,4 per cento del capitale della società e la restante parte rappresenta il flottante di borsa. Sempre il Ministero dell'economia detiene la corrispondente quota del prestito obbligazionario emesso dalla società nel 2002, convertibile sino al 2007 in azioni Alitalia nel rapporto di una nuova azione per ogni obbligazione posseduta. È

sottinteso che si esclude categoricamente che possa verificarsi una ricapitalizzazione dell'Alitalia da parte dello Stato, al termine della ristrutturazione della stessa.

Occorre precisare che, sulla base della legge n. 474 del 1994, recante disposizioni generali sulle dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato, il 18 novembre 2003 è stato presentato alle Camere un decreto-legge del Presidente del Consiglio dei ministri in cui era prevista l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia.

La IX Commissione trasporti, come noto, aveva iniziato l'esame, ma le scoraggianti e ormai famose vicende che hanno interessato l'Alitalia hanno, di fatto, impedito che il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri potesse ottenere la definitiva approvazione. Infatti, le criticità dello scenario macroeconomico complessivo, nonché i contrasti verificatisi tra i vertici aziendali e con le rappresentanze sindacali hanno reso inattuato il piano di ristrutturazione che la compagnia aveva approvato in data 30 ottobre 2003 e presentato alle Camere nel dicembre 2003 per l'acquisizione del prescritto parere parlamentare.

La IX Commissione, anche in considerazione dell'evolversi della situazione aziendale, non aveva mai espresso alcun parere.

Mi preme sottoporre alla vostra attenzione, altresì, i principali punti relativi all'accordo tra Governo e parti sociali, ed in particolare: l'impegno ad affrontare la fase di emergenza con soluzioni idonee ad assicurare la continuità aziendale e l'approvazione del bilancio 2003; la definizione di un nuovo progetto industriale; la ricapitalizzazione aperta al mercato con la partecipazione di investitori privati; il riconoscimento all'azionista pubblico di un ruolo di primo piano nella fase iniziale di transizione, ruolo che dovrà essere svolto secondo criteri di effettiva economicità e di piena compatibilità sia con l'ordinamento interno, sia con quello comunitario; l'impegno dell'azionista a chiedere le dismissioni del consiglio di amministrazione e a provvedere alla nomina di un nuovo

presidente, che assuma anche la carica di amministratore delegato, con un nuovo consiglio di amministrazione ridotto nel numero; l'impegno assunto di una verifica congiunta circa la progressiva realizzazione degli accordi presi; le parti sociali si impegnano ad accettare un ruolo attivo, responsabile e propositivo nella definizione del nuovo progetto industriale e nella sua attuazione.

Il provvedimento in esame, approvato dal Senato, è stato poi trasmesso alla Camera dei deputati il 15 luglio 2004 e le Commissioni riunite V e IX, cui è stato assegnato in sede referente, ne hanno approfondito e discusso i contenuti, anche in occasione dell'audizione del presidente e amministratore delegato di Alitalia, ingegner Cimoli, avvenuta il 21 luglio scorso.

Sul testo del decreto-legge sono stati acquisiti i pareri del Comitato per la legislazione e delle competenti Commissioni in sede consultiva, che hanno espresso pareri favorevoli. Va, peraltro, evidenziato che la X Commissione attività produttive ha approvato un parere favorevole con una condizione, volta ad evidenziare la necessità, cito testualmente, « che la concessione da parte dello Stato di una garanzia sui finanziamenti contratti da Alitalia sia accompagnata dalla definizione da parte dell'azienda di un efficace piano industriale di ristrutturazione, che rechi concrete indicazioni in ordine alle misure di risanamento prospettate ».

Si tratta di un indirizzo sicuramente condivisibile e più volte evidenziato anche nel corso dell'esame svolto dalle Commissioni riunite V e IX.

Nella seduta di giovedì 22 luglio, le Commissioni bilancio e trasporti hanno, quindi, deliberato di riferire favorevolmente sul testo del decreto-legge, così come approvato dal Senato.

Non sono mancate riflessioni e considerazioni circa l'effettiva opportunità di un simile provvedimento. Si è dibattuto sulla reale capacità dell'azienda di soddisfare in tempi così rapidi i crediti dei finanziatori; si è valutato attentamente il rischio che lo Stato si trovi nella condizione di dover fronteggiare i debiti del-

l'Alitalia e, soprattutto, si è cercato di capire perché non si è intervenuti con più tempestività e come sia stato possibile che, nel triennio 1998-2001, i precedenti Governi non abbiano impedito alla società, già in crisi, di procedere a circa 4000-4500 nuove assunzioni.

Si è cercato, poi, di analizzare gli interventi operati dagli altri paesi europei. Ci si è domandati se sia opportuno privatizzare e, quindi, perdere la quota maggioritaria di questa azienda, e se fosse stato opportuno riferire all'Assemblea soltanto dopo la visione del piano di ristrutturazione societaria. A queste e ad altre domande le Commissioni hanno cercato serenamente — e, devo riconoscere, anche attraverso la disponibilità dimostrata dall'opposizione — di trovare risposte serie ed equilibrate. È emersa una volontà pressoché generale di evitare il fallimento della compagnia, che — non va dimenticato — impegna più di 22 mila unità e, quindi, coinvolge la vita di 22 mila famiglie.

La necessità di salvaguardare i posti di lavoro è risultato l'elemento prioritario nel dibattito. Certamente, ci siamo resi conto che questa probabilmente rappresenterà l'ultima *chance* di risanamento per l'Alitalia.

Erroneamente, in passato, si è pensato che le varie capitalizzazioni effettuate fossero sufficienti. Soltanto attraverso un serio e credibile piano di ristrutturazione si potrà garantire il rilancio e il riassetto organizzativo della compagnia. Esso dovrà dimostrare la sua capacità di acquisire nuovi traffici, alimentare nuove linee e favorire nuovi commerci. Tale piano di ristrutturazione dovrà incontrare il sostegno e l'appoggio attivo anche delle parti sociali.

Si è poi sottolineato che lo Stato, detenendo il 62,4 per cento del valore azionario, ha più convenienza a mantenere la società sul mercato, e quindi in regime di operatività, che ad arrivare alla sua messa in liquidazione.

Per quanto concerne la privatizzazione, abbiamo considerato che quasi tutte le compagnie di bandiera, almeno quelle più importanti, sono a partecipazione preva-

lente di capitale privato e che la privatizzazione dell'Alitalia è stata una condizione irrinunciabile espressa dalla Commissione europea, da tempo impegnata in un processo di liberalizzazione e di trasformazione economica dell'Europa.

Con queste riflessioni, auspico che il decreto-legge in esame venga approvato e che tale garanzia serva a restituire all'Alitalia un ruolo di primo piano nello scenario del trasporto aereo europeo ed internazionale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MANLIO CONTENUTO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi riservo di intervenire in replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Pasetto. Ne ha facoltà.

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, signor ministro (vedo che il ministro Buttiglione ci onora della sua presenza) onorevoli colleghi, questa è sicuramente una settimana cruciale per la vita della compagnia Alitalia.

Vogliamo dire subito che noi non ci opporremo all'approvazione di questo provvedimento, onorevole Muratori, soltanto per senso di responsabilità, in primo luogo nei riguardi del paese, quindi nei confronti della compagnia di bandiera, ovvero di questo vettore nazionale, ed infine nei riguardi dei lavoratori del settore.

Non possiamo tuttavia ignorare che il provvedimento in esame giunge con grave ritardo e con una pesante responsabilità da parte del Governo.

In questi tre anni è stato sostanzialmente ignorato il problema dell'Alitalia: questa è la verità! Sappiamo benissimo che la crisi viene da lontano e non siamo noi a volerlo ignorare; tuttavia, mi sembra che l'audizione del presidente e amministratore delegato, ingegner Cimoli, abbia

fatto giustizia, sottolineando come, rispetto ai tempi, questa crisi si sia aggravata soprattutto negli ultimi due anni.

In particolare, si è aggravata nel corso dell'ultimo anno, tra il *ghe pens (tutt) mi* del Presidente Berlusconi — ricordo quando egli disse che in un giorno avrebbe risolto tutto, nel momento più acuto di quella crisi — e le tante garanzie e sottolineature date, in modo particolare nella regione Lazio, dal governatore Storace, come se la crisi per certi versi non fosse attraversata anche da una contrapposizione rispetto al problema degli *hub*, sul quale ritornerò.

La verità è che vi è stato un tentativo, con molti sforzi, operato dall'amministratore delegato Mengozzi, che però è stato sostanzialmente « affossato » da parte del Governo. La risposta del Governo rispetto al piano Mengozzi è stata riassunta nell'audizione del presidente Bonomi e dello stesso amministratore Mengozzi, nel corso della quale questi ultimi presentarono due prospettive diverse e due programmi diversi ! Per un verso, la fantomatica cordata del Nord, che avrebbe dovuto acquisire in buona sostanza una parte dell'Alitalia, una volta fuori mercato, con i viaggi, più o meno commerciali, in Sudamerica e le tante altre questioni sulle quali non merita ritornare.

Un punto sul quale si è improvvisato e che verrà affrontato nei prossimi giorni — lo ricordavamo in Commissione — è quello della privatizzazione. Il Governo ha approvato sei-sette mesi or sono un decreto-legge per la privatizzazione dell'Alitalia; tuttavia, l'impianto di quel disegno normativo era talmente debole e confuso che, di fronte alle prime questioni poste all'interno della Commissione da parte di tutte le forze politiche, non se ne è saputo più nulla ! Il Governo probabilmente ha ritirato quel decreto; non venivano infatti affrontate le questioni della *golden share* e del tipo di finalizzazione della privatizzazione.

Era sostanzialmente l'affermazione di principio che si sarebbe proceduto alla privatizzazione. Ciò fino alla precipitazione finale: la nomina di Bonomi e Za-

nichelli. Non veniamo dall'anno zero ed è evidente che oggi non ci opporremo, perché sappiamo benissimo — e vorrei dare atto al relatore Muratori di averlo riconosciuto — che non si tratta di risanare l'Alitalia ma di evitarne il fallimento. Però, il provvedimento in esame lo evita a tempo breve, perché i problemi di pesantezza finanziaria ed aziendale e di collocazione del vettore a livello internazionale e, per certi aspetti, anche nazionale, si sono fortemente aggravati.

Mi dispiace doverlo dire dopo esserci confrontati, partendo da proposte avanzate da tutti i colleghi, sul riordino del trasporto aereo. Già all'indomani dell'incidente mortale di Linate, si disse che si sarebbe messo ordine in tale settore. Si è voluta immaginare una riforma che rivedesse il codice della navigazione, ma anche quella, che poteva indirettamente determinare azioni di aiuto a tale comparto, è stata abbandonata. Siamo fuori da ogni prospettiva del cielo unico europeo e da un'integrazione rispetto al trasporto più generale.

Ripeto: non ci opporremo all'approvazione del provvedimento in esame perché evita il fallimento dell'Alitalia, ma sappiamo benissimo che esso non risolve i problemi strutturali. Già da domani, con la presentazione del piano industriale da parte dell'Alitalia e con il confronto che si aprirà con le parti sociali, saremo di fronte ad una questione rilevante, soprattutto nella fase più calda del periodo estivo.

Oggi la situazione dell'Alitalia è fortemente peggiorata rispetto ad alcuni anni or sono ed è stata resa ancora più critica dal ritardo, potremmo dire dalla latitanza, del Governo. Il Governo, per voce dei propri ministri, ha alimentato la sfiducia sul futuro della compagnia, provocando in più di un'occasione l'affossamento del titolo in Borsa, di cui ricordiamo tutti la caduta verticale. Ricordiamo tutti anche le affermazioni contrapposte del ministro Maroni e degli esponenti della Lega. Non so cosa accadrà domani sul decreto-legge in esame, ma credo che si ripresenteranno tali questioni. Si tratta di un nodo politico

preciso che ha determinato le odierne condizioni dell'Alitalia. Domani e nei prossimi giorni avremo la prova provata dell'atteggiamento della Lega, forza di maggioranza e di Governo, rispetto a tale questione.

Non si tratta di essere o di non essere pessimisti, ma di un problema di responsabilità nazionale. La questione è soprattutto di carattere politico ed è proprio l'assenza di tale responsabilità che abbiamo fortemente criticato. Abbiamo assistito in questi mesi ad un vero e proprio balletto del Governo, che non ha mai espresso una posizione unitaria e che, di fatto, ha trasformato la compagnia in uno strumento per la ricerca di nuovi equilibri interni.

Nonostante ciò, continuiamo ad auspicare un futuro per la nostra compagnia di bandiera, anche se siamo consapevoli che la questione non è affatto chiusa, anzi entrerà nel vivo proprio nei prossimi giorni con la presentazione da parte dell'amministratore delegato del nuovo piano industriale. In tale occasione, capiremo le intenzioni del Governo e sapremo se rispetterà i propri impegni emanando il famoso decreto sui requisiti di sistema, contenente anche l'estensione degli ammortizzatori sociali del settore. Se non si affrontano questi due problemi, noi mettiamo solo una toppa, che non solo non risolve la crisi dell'Alitalia, ma anzi per certi versi l'aggrava.

Crediamo, infatti, che una volta presentato il piano non sia più possibile che l'azienda si trovi a dover trattare, oltre che con le parti sociali — perché questo è l'altro rischio, a partire da domani —, con le tante posizioni contrastanti all'interno del Governo, che hanno raggiunto il punto massimo nelle opposte ed incompatibili posizioni della Lega e di Alleanza nazionale, emerse anche nelle voci dei rappresentanti dei rispettivi ministri nel consiglio di amministrazione della società, determinando così un clima di incertezza, di blocco e di latitanza della compagnia.

Serve una politica certa, fuori da ogni demagogia e soprattutto non all'insegna della spartizione di potere, che c'è stata

nella situazione precedente alla nomina del presidente e amministratore delegato Cimoli. Se non riuscirete ad individuarla, ciò vorrà dire che il grado di litigiosità interno alla maggioranza — che sembra ogni giorno essere superato — è tale da escludere qualsiasi possibilità di affrontare e risolvere i problemi del paese. Questo, comunque, lo verificheremo domani, quando vedremo chi ha senso di responsabilità nei confronti del paese e soprattutto della compagnia Alitalia e, più in generale, nei confronti di questo segmento industriale, molto importante e nevralgico per lo sviluppo del nostro paese.

Noi, infatti, signor Presidente e colleghi, vogliamo scongiurare la chiusura di una società che riveste un ruolo strategico per l'intera economia nazionale. Vogliamo, altresì, scongiurare una contrazione della forza lavoro, che seguirebbe al fallimento della compagnia, così come vogliamo evitare la marginalizzazione dell'Alitalia e soprattutto impedire la svendita della compagnia — che una blanda privatizzazione, allo stato attuale, determinerebbe (allora no, ma oggi sì!) — alle altre compagnie europee, con le quali tuttavia dobbiamo individuare processi di integrazione, perché non possiamo immaginare di essere al di fuori di un contesto di integrazione con le altre grandi compagnie europee.

È nostra intenzione anche impedire la divisione della compagnia in *bad company* e *best company*, proprio perché vi è bisogno, anche per ragioni finanziarie, di unità e di economie di scala. Del resto, così come abbiamo mantenuto la *holding* a livello di Alitalia, dobbiamo mantenere intera ed unica l'Alitalia anche come compagnia.

Vi è infatti il rischio del fallimento della compagnia Alitalia (ed anche Cimoli ha confermato tale rischio), soprattutto in una realtà come quella del nostro paese, dove il trasporto aereo è fondamentale per lo sviluppo economico, ma soprattutto per il turismo. Se dunque ci riferiamo ai cosiddetti requisiti di sistema, dato che l'operazione non può essere limitata sol-

tanto ad un aspetto, ci sono economie di scala che possono e debbono essere affrontate il più rapidamente possibile.

Questo, pertanto, è il contributo che intendiamo dare in questa sede, anche attraverso la presentazione di specifiche proposte emendative, non soltanto sulla base del piano industriale già presentato, ma soprattutto riferite alla possibilità che attraverso un intervento di questa natura si produca un risparmio di 120 milioni di euro. Si tratta di interventi atti a garantire un quadro regolamentare ed economico non penalizzante per la conduzione aziendale da parte delle compagnie aeree, in grado di superare le attuali situazioni di criticità di sistema, che costituiscono uno svantaggio per le compagnie aeree italiane rispetto a quelle degli altri paesi. Di questo, infatti, si tratta. Peraltro, non vogliamo dire che la responsabilità debba individuarsi solo in questo frangente storico. È infatti una situazione che ci portiamo dietro da tanto tempo e che va affrontata. Il costo del carburante, i costi delle gestioni aeroportuali sono più alti di quelli di tutti gli altri aeroporti europei. Tale questione va affrontata.

Siamo, inoltre, di fronte ad una parcellizzazione del problema, dal momento che ci si riferisce soltanto a chi si occupa di trasporti. Finalmente interviene a tale riguardo il sottosegretario del Ministero dell'economia e delle finanze; occorre, in particolare, affrontare la questione dell'Alitalia, combinando insieme la politica del trasporto, quella predisposta dal Ministero dell'economia e delle finanze con quella industriale.

Si apra un tavolo di concertazione, perché la situazione è drammatica! Si abbia, inoltre, il coraggio, una volta per tutte, di affrontare il nodo di Malpensa e dell'aeroporto di Linate e di chiarire fino in fondo che va rivalutato, per ragioni strategiche, per l'apertura ai paesi mediterranei, per il ruolo e la funzione che ricopre l'aeroporto di Fiumicino sotto il profilo del trasporto, non solo civile e industriale, ma soprattutto turistico.

Per quanto riguarda le misure del Governo nelle gestioni aeroportuali, avevamo

trovato un punto di incontro che consentiva una determinata certezza: è l'incertezza di questo comparto che rende infatti sempre meno appetibili gli *hub* italiani rispetto alle altre compagnie internazionali. Mi auguro che il processo di privatizzazione inizi il più rapidamente possibile.

Signor sottosegretario, quando, sei mesi fa, il suo collega ci pose il problema affrontato nel decreto-legge, noi non manifestammo una posizione negativa. Diceremo solo di stare attenti, perché questo comparto ha bisogno della *golden share* (non l'abbiamo inventata noi, ma è prevista nel provvedimento), uno degli elementi che si richiama alla necessità di un'*authority* nel settore.

Questo è il motivo per cui reclamiamo e sollecitiamo la risoluzione del problema a livello interministeriale. Non ne uscirete, se lo affronterete in questo modo!

Sappiamo benissimo — lei lo ha affermato con grande onestà culturale e politica in Commissione — che non vi è stata un'apposita richiesta da parte della Commissione europea. È il Governo italiano che si è assunto l'impegno e la responsabilità di procedere al processo di privatizzazione. Noi stiamo prevedendo solo una copertura a rischio e questo rischio c'è ed è forte. È in tale contesto che si inquadrano i requisiti di sistema ed il processo di privatizzazione.

Per verificare l'esistenza di una certa volontà al riguardo, abbiamo presentato cinque emendamenti che prevedono un certo incremento della cifra da voi stanziata, perché, altrimenti, non ce la farete! Dovreste arrivare almeno a 500 milioni di euro, prevedendo anche tempi maggiori.

Ci auguriamo che si riprenda il cammino del piano aeroportuale, perché la crisi non si risolve se non si affronta il problema degli *hub*, di Milano e di Fiumicino nel suo insieme. Occorre, inoltre, aumentare i poteri sanzionatori che erano previsti e che lo sono tuttora nell'ipotesi finale concepita in sede di Commissione.

Vi è poi la questione più rilevante: di fronte al conflitto sociale che si aprirà, non so se il problema degli ammortizza-

tori sociali possa essere ignorato. Mi auguro che gli emendamenti migliorativi vengano accolti e misureremo, anche sulla base di ciò, il nostro atteggiamento, proprio perché non si tratta di un atteggiamento preconcelto.

Ho detto fin dall'inizio che non ci opporremo all'approvazione di questo provvedimento di copertura del rischio, ma occorre verificare sul campo, nell'insieme delle misure da prevedere, se questa disponibilità c'è o meno. Siamo, pertanto, in attesa che tale disponibilità ci venga offerta anche nel corso dell'esame degli emendamenti e delle proposte che perverranno al riguardo (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Luigi Martini. Ne ha facoltà.

LUIGI MARTINI. Signor Presidente, il gruppo di Alleanza nazionale plaude a questo Governo, per la sensibilità, la prontezza e, soprattutto, la concretezza che ha dimostrato, con questo provvedimento, nel voler risolvere la grave crisi economica e finanziaria che attanaglia l'Alitalia.

Devo rispondere all'onorevole Pasetto che, nel suo intervento, ha individuato i problemi dell'Alitalia facendoli decorrere da circa due o tre anni fa; guarda caso, proprio all'inizio del Governo Berlusconi, quasi a voler addossare la responsabilità di tali problemi all'esecutivo in carica.

L'onorevole Pasetto è collega troppo informato e professionale per non sapere che il Governo della sinistra aveva, allora, quale ministro dei trasporti, l'onorevole Burlando e che l'amministratore delegato di Alitalia era il dottor Cempella.

L'Alitalia, in quel periodo, chiuse un semestre con circa 300 miliardi di attivo. Il perfetto equilibrio tra l'aeroporto di Fiumicino e quello di Linate faceva sì che l'Alitalia fosse dominante sul mercato nazionale e internazionale. Dunque, il dottor Cempella mise in atto un piano di ulteriore rilancio dell'Alitalia, che prevedeva l'acquisizione del mercato del nord-est e l'acquisizione di altri vettori per le tratte

oltreroceano. Quel piano fu fortemente sponsorizzato dall'onorevole Burlando che, attraverso un decreto, procedette ad un potenziamento dell'aeroporto di Malpensa. Peccato che, con un successivo decreto del nuovo ministro, Bersani, si sia aperta una breccia mortale per l'Alitalia nel riequilibrare il traffico del nord con l'aeroporto di Linate. Fu così, onorevole Pasetto, che iniziarono i problemi dell'Alitalia, dunque per l'incoerenza del Governo della sinistra.

Detto ciò, per risolvere i problemi dell'Alitalia, oltre al decreto-legge in esame, è necessaria l'implicazione di un altro soggetto determinante in questa fase, vale a dire il sindacato dei lavoratori. Bene ha fatto l'ingegner Cimoli — amministratore delegato e presidente dell'Alitalia — la settimana scorsa in Commissione bilancio ad affermare che senza l'accordo con i sindacati sul piano di risanamento il prestito non verrà incassato dall'Alitalia. Non leggo ciò come una forma di pressione nei confronti dei lavoratori, ma come un richiamo al senso di responsabilità di tutti, compresi i sindacati, in quanto l'Alitalia oggi non potrebbe sopravvivere un solo giorno a durissime e scomposte forme di lotta da parte di quei sindacati — onorevole Pasetto — che non hanno in questo Governo alcun elemento di riferimento.

A questo punto, chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo del mio intervento.

PRESIDENTE. La Presidenza lo consente, sulla base dei consueti criteri.

È iscritto a parlare l'onorevole Dario Galli. Ne ha facoltà.

DARIO GALLI. Signor Presidente, ho ascoltato con attenzione gli interventi dei colleghi di maggioranza e di opposizione, nonché dei relatori e devo dire che, se non avessi seguito la vicenda acquisendo specifiche informazioni, farei fatica a capire di cosa si stia parlando, nel senso che tutti hanno abbondantemente elencato una serie di questioni, ma nessuno ha fornito un minimo di giustificazione in ordine a come si sia giunti a tale situazione.

In questo caso, non si parla di crisi finanziaria, che si verifica quando per qualche motivo un'azienda si trova senza liquidità. L'Alitalia, infatti, è una azienda che degli ultimi 11 bilanci, ne ha registrato 10 in passivo. Quindi, non è un problema finanziario, ma un problema puramente industriale.

Apprezzo lo sforzo compiuto dalla maggioranza, dal rappresentante del Governo e dal relatore per dare una veste presentabile a quanto il Governo si appresta a fare con l'intervento in esame. Tuttavia, non posso che ribadire quanto già osservato da altri rappresentanti della Lega Nord Federazione Padana, in particolare nel corso della seduta del Consiglio dei ministri durante la quale è stato adottato il decreto-legge in esame, e cioè la nostra sostanziale contrarietà a tale intervento.

Si tratta di una contrarietà che è giustificata da considerazioni razionali. L'onorevole Pasetto dovrebbe evitare un'inutile ironia sulle posizioni della maggioranza, della Lega e di Alleanza nazionale: è evidente che nella maggioranza vi sono sensibilità diverse rispetto ad alcuni problemi, ma la Lega, quando è contraria a un provvedimento portato avanti dalla maggioranza, lo è sempre sulla base di motivazioni assolutamente fondate, e non certo per partito preso.

Entrando nel merito, il problema dell'Alitalia è costituito da un'organizzazione aziendale che nei suoi centri di costo non è assolutamente adeguata alle sue potenzialità industriali. L'Alitalia ha circa 23 mila dipendenti, ai quali vanno aggiunti 8 mila soggetti che lavorano sostanzialmente a tempo pieno per l'azienda: si tratta dunque di una società con oltre 30 mila dipendenti. Il personale di volo è tuttavia costituito solo da poche migliaia di dipendenti: il resto è personale di terra, e questo è un primo elemento di difficile comprensione. È ancora meno comprensibile come in tale situazione siano state assunte negli ultimi anni 4.500 persone, in una società che già presentava un evidente eccesso di personale.

Si aggiunga, peraltro, che tale personale è collocato nella sua larga maggioranza (si tratta di 18 mila dipendenti) a Fiumicino. Se si considera il fatto che il 70 per cento dei biglietti aerei pagati in contanti sono venduti nell'Italia settentrionale, in particolare nell'area di Malpensa, diviene poco comprensibile dal punto di vista industriale che un'azienda che ha il proprio mercato a Milano abbia la maggior parte dei propri dipendenti a Roma. Non lo dico perché sono leghista: se vi fosse una ragione, se ad esempio il 70 per cento dei biglietti fosse venduto nel Lazio, sarei il primo a ritenere opportuna l'attuale distribuzione. Tuttavia, se vendiamo le automobili o le travi d'acciaio in una determinata area, non serve avere il cuore pulsante dell'attività da un'altra parte: non si tratta della *holding* o della direzione generale, che possono trovarsi anche a notevole distanza. Non comprendo tuttavia per quale motivo il personale che carica i bagagli viene assunto a Fiumicino, se gli aerei da caricare si trovano a Malpensa.

Si tratta dunque di una situazione difficilmente comprensibile, sulla quale formulo un'ulteriore osservazione, che costituirà un elemento di polemica ma che ritengo doverosa, anche in considerazione degli interventi di alcuni rappresentanti di Alleanza nazionale. Non si capisce per quale motivo una compagnia di bandiera debba avere il 90 per cento dei dipendenti in un'unica città. Ritengo che i concorsi dell'Alitalia dovrebbero svolgersi su base regionale e che tutti i giovani italiani diplomati e laureati dovrebbero avere la stessa possibilità, garantita peraltro dalla Costituzione, di entrare a far parte della compagnia di bandiera nazionale. Invece, il 90 per cento delle assunzioni riguarda i cittadini romani e laziali: sarebbe dunque più appropriato definire l'Alitalia non la compagnia di bandiera nazionale, ma una compagnia regionale. Il presidente della regione Lazio, Storace, ha molto a cuore tali questioni, e dunque, nell'ambito delle sue competenze, trovi il modo di intervenire per risolvere questa crisi finanziaria.

Non si tratta di un aspetto di costume — che dovrebbe comunque essere valutato con serietà da parte degli amministratori di una nazione — ma di una situazione che comporta un costo analogo a quello del prestito che ci accingiamo ad erogare. Si calcola che la distribuzione dei dipendenti prevalentemente a Fiumicino, a fronte di un traffico aereo che ha il suo baricentro nell'area settentrionale del paese, costi alcune centinaia di miliardi annui solo per gli spostamenti. Ciò non è stato detto, ma credo si tratti di una questione fondamentale, perché non parliamo di un costo marginale, ma di un costo equivalente al prestito che lo Stato si accinge ad erogare.

Gli equipaggi che, pur essendo di stanza a Fiumicino, partono da Malpensa, prendono l'aereo il giorno prima di quello in cui prestano servizio (e, giustamente, sono pagati); vengono trasportati da Roma a Milano (e, quando tornano, ovviamente, da Milano a Roma); pernottano una notte in albergo; il giorno in cui devono lavorare lavorano, poi pernottano un'altra notte in albergo, il giorno dopo — giustamente pagati — riprendono l'aereo e ritornano nel luogo di partenza. Tutto ciò ha un costo che viene valutato in circa 400 miliardi l'anno, la metà del prestito che stiamo per concedere all'Alitalia.

Inoltre, poiché veniamo da una situazione ben poco *marketing oriented*, come si diceva fino a qualche anno fa — ma ormai purtroppo i corsi di organizzazione aziendale in certe aziende non si fanno più —, siamo arrivati al paradosso per cui a Malpensa i passeggeri paganti rimangono a terra perché gli aerei sono pieni degli equipaggi dell'Alitalia che fanno la navetta Malpensa-Fiumicino. Questa situazione si potrebbe risolvere molto semplicemente spostando il luogo di partenza degli equipaggi nel luogo in cui devono lavorare, come fanno tutte le aziende del mondo quando vi sono queste necessità, senza licenziare nessuno e dando loro il tempo necessario a realizzare questo spostamento. Questa semplice misura sarebbe sufficiente a rendere inutile il prestito che

ci accingiamo a fare e che costerà invece agli italiani mille miliardi, che verranno praticamente buttati dalla finestra.

Mi permetto a questo proposito una nota polemica con i colleghi della maggioranza: va bene tutto, ma mi dovete spiegare come farete a riavere indietro in dodici mesi, da una società che ad oggi sta perdendo mille miliardi l'anno, i mille miliardi che voi gli andate a prestare: se questi ne perdono mille, dovrebbero in un anno non perderne più mille e guadagnarne altre mille per restituire il prestito che gli stiamo facendo!

Detto questo, è ancor più singolare il fatto che stiamo per concedere un prestito ad una società per permetterle di uscire dalla sua situazione di emergenza, senza sapere quale sarà il percorso di uscita dall'emergenza. In altre parole, nessuno ha spiegato — perché forse verrà detto solo a fine mese dall'amministratore delegato Cimoli — in che modo l'Alitalia uscirà dalla sua crisi! Normalmente, prima ci si fa convincere della bontà del piano di recupero industriale e poi, eventualmente, si interviene concedendo un prestito.

Sono stati sottolineati poi altri aspetti di questa situazione, come ad esempio la questione sociale, l'occupazione e via dicendo. Io vorrei ricordare innanzitutto che una ditta che è in crisi non assume 4.500 persone negli ultimi tre, quattro anni per dire poi che sono troppe e trovarsi di fronte al problema di lasciarle a casa. In secondo luogo, noi parliamo di personale che non è propriamente composto da poveracci che guadagnano 800 euro al mese, perché la media degli stipendi dell'Alitalia la conoscete meglio di me: stiamo parlando di persone che per molti anni hanno comunque goduto di una situazione di assoluto privilegio. I piloti dell'Alitalia — senza nulla togliere ovviamente alla loro grandissima professionalità, da tutti riconosciuta — sono quelli che volano meno e guadagnano di più. Lo stesso si può dire del personale volante, che sì, sarà simpatico — non sempre, dipende dalle occasioni —, ma alla fine svolge un lavoro il cui contenuto professionale non giustifica,

nella maggior parte dei casi, i compensi che a questi dipendenti vengono poi riconosciuti.

Abbiamo visto nel nostro paese situazioni analoghe in cui non vi è stato alcun intervento di questo tipo. La FIAT qualche decina d'anni fa ha comprato l'Alfa Romeo di Arese, quando aveva 18 mila dipendenti; oggi l'Alfa Romeo di Arese ne ha 300, cioè ha perso quasi 18 mila dipendenti in qualche anno, ma nessuno ha detto nulla (forse perché l'Alfa Romeo di Arese è a Milano, mentre l'Alitalia sostanzialmente è di stanza a Roma).

Il valore strategico della compagnia di bandiera Alitalia non è il fatto di essere una compagnia di bandiera, ma è il mercato del volo italiano — che è soprattutto mercato del volo settentrionale — che è indipendente dalla compagnia che lo gestisce.

Tanto è vero che negli ultimi anni sono nate compagnie private, come l'Air One, o come altre compagnie che fanno le stesse rotte di Alitalia, spesso a metà prezzo, e non per questo si è andati ad incidere sulla valenza strategica del vettore nazionale.

È infatti evidente che il mercato del volo nazionale è costituito dai voli nazionali per definizione. Se non li facesse più Alitalia, li farebbe qualcun altro; e quel qualcun altro, oltretutto, non andrebbe a prendere personale tedesco o inglese portandolo in Italia per far volare gli aerei sul mercato italiano: prenderebbe, evidentemente, se non gli stessi lavoratori, comunque cittadini italiani, che andrebbero a costituire il 99,5 per cento del personale occupato dall'eventuale nuova compagnia che dovesse volare in Italia. Se poi l'amministratore delegato fosse francese, tedesco, inglese — pazienza — essendo una persona su 20 mila, non credo che costituirebbe un grosso problema per qualcuno.

Cosa ben diversa invece — e che la dice lunga sulla sensibilità industriale di questo Parlamento — è la questione dell'auto: perché lo stabilimento di Arese, che abbiamo perso, non è stato sostituito da nulla; la produzione dello stesso numero,

se non superiore, di macchine è fatta dalla FIAT, con i 220 mila miliardi presi in vent'anni dal contribuente italiano, utilizzando stabilimenti in Polonia e in Ungheria. La FIAT vende in Italia le stesse macchine di prima, con la differenza che lo fa utilizzando operai polacchi o ungheresi, lasciando quelli di Milano a casa a causa di questa scelta industriale.

Il mercato del volo non può essere spostato da un'altra parte! Se l'Alitalia per qualche motivo dovesse essere ceduta, ridimensionata o semplicemente chiusa per fallimento, sarà sostituita da qualcun altro, che andrebbe a prendere la maggior parte dello stesso personale che oggi fa quel lavoro: il mercato italiano infatti è qui. Nessuno prenderebbe una *hostess* o un pilota tedeschi, pagherebbe loro per dieci anni una trasferta di qualche decina di migliaia di euro all'anno, per portare in Italia ciò che vi troverebbe già come professionalità.

Lasciamo dunque perdere il discorso della compagnia di bandiera e del valore strategico, perché si tratta di un'altra questione. Qui stiamo parlando di mille miliardi del contribuente italiano che regaliamo ad una compagnia che strutturalmente non è più in grado di stare sul mercato.

Vi ricordo che mille miliardi, dati ad imprenditori seri, non salvano quattro o cinque mila posti di lavoro: ne creano dieci volte di più, perché un posto di lavoro non costa così tanto, quando è produttivo in maniera spontanea. È ovvio che se noi cerchiamo di mantenere sul mercato qualcosa che non vi può stare, potremo dare mille miliardi ogni anno, ma serviranno soltanto a mantenere vivo qualcosa che è sostanzialmente morto.

Volendo chiudere questa prima fase della discussione — ma nei prossimi giorni avremo modo di illustrare meglio la nostra posizione — noi apprezziamo lo sforzo di dare un manto diverso all'intervento attuale rispetto a quelli degli anni passati, perché indica (riallacciandomi a quanto diceva il relatore rispetto alla necessità di un piano di ristrutturazione ed al fatto che le ultime assunzioni allegre siano state

comunque un errore) perlomeno un minimo di volontà di discernimento rispetto ai regali a pioggia che si facevano negli ultimi anni.

Restiamo però fortemente contrari a questo tipo di intervento perché nella fattispecie non risolve assolutamente il problema. In generale — e lo ribadisco per l'ennesima volta anche se mi dispiace farlo — questo intervento è contrario a quanto promesso dalla Casa delle libertà durante la campagna elettorale: noi non abbiamo detto ai cittadini che con il loro denaro e le loro tasse avremmo mantenuto i carrozzoni di Stato. Non avevamo detto questo! Avevamo detto che vi erano i carrozzoni di Stato, che nessuno avrebbe lasciato a casa nessuno, e che si sarebbe intervenuti affinché un carrozzone di Stato diventasse un'azienda normale, capace di stare sul mercato sulle proprie gambe.

Noi non diciamo che se l'Alitalia ha 6 o 7 mila esuberi, come probabilmente è nella sostanza, si deve lasciarli a casa domani stesso: ci mancherebbe altro! Ci sono gli istituti della mobilità, della cassa integrazione, strumenti utilizzati per tutte le altre aziende private, come ad esempio per l'Alfa Romeo. Non dico neanche che di colpo le persone debbano essere spostate da Fiumicino a Malpensa o che si debbano fare chissà quali altri interventi, però è necessario che si pensi ad un piano in questa direzione, che si faccia qualcosa che consenta di avere nei prossimi due o tre anni il personale dove occorre, prevedendo solo le spese giuste, quelle necessarie, non quelle superflue (400 miliardi all'anno per trasferimenti, alberghi e voli aerei persi sono soldi buttati dalla finestra: non so se questo è un concetto che viene percepito in questa sede).

A fronte di ciò, qualunque tipo di intervento ragionevole avrebbe motivo di esistere.

Al contrario, si vogliono dare 800 miliardi di vecchie lire ad una compagnia che non sta presentando alcun piano credibile — si ricomincia a sentire parlare di concertazione e di altre cose del genere: per l'amore di Dio! — e che, di fatto, non vorrà abbandonare quella posizione « ro-

manocentrica » che costituisce, purtroppo, il cuore del problema di Alitalia e dell'Italia!

Se il centro dell'economia sta al nord, non è colpa mia o colpa della Lega: la realtà del paese è questa. Magari, tra vent'anni, il cuore pulsante dell'economia italiana sarà situato tra Sicilia e Calabria: benissimo, sarò il primo ad esserne contento! Oggi, però, non è così: se i soldi vengono spesi, in gran parte, a Milano e se i biglietti aerei vengono acquistati, in gran numero, sempre a Milano, la compagnia non può mantenere l'80 per cento della sua organizzazione a Roma! Questo resta il cuore del problema!

Se c'è la volontà di tenere conto di tutti gli aspetti rilevanti da me indicati, allora sono il primo a dire che è giusto fare tutto il possibile per mantenere in vita una compagnia che appartiene comunque alla storia del paese (altre considerazioni potrebbero supportare una simile scelta). Se, invece, si tratta soltanto di regalare 800 miliardi di vecchie lire — come hanno fatto altri prima di noi — a fronte di qualche pagina di relazione in più, non si può assolutamente pretendere di trovarci concordi. In questo secondo caso, credo che anche nel prosieguo della discussione il nostro movimento manterrà una posizione contraria a questo regalo che il contribuente italiano, per il tramite del Governo della Casa delle libertà, è chiamato a fare alla compagnia Alitalia.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Tidei. Ne ha facoltà.

PIETRO TIDEI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è al nostro esame un provvedimento che, com'è stato più volte detto questa mattina, tenta di salvare *in extremis* ciò che ancora può essere salvato di Alitalia, la nostra compagnia di bandiera, dopo tre anni di totale assenza di un governo del complesso settore del trasporto aereo.

Che le cose non andassero bene per l'Italia e, nel caso di specie, per il nostro vettore aereo, lo si sapeva ormai da anni perché la crisi non si è verificata oggi, ma

viene da lontano. Alitalia è un'azienda che perde, attualmente, milioni di vecchie lire al minuto e che è stata costretta a varare, in tre anni, quattro piani di salvataggio che sono stati puntualmente disattesi. Essa ha un *management* inadeguato e, soprattutto, incapace di affrontare le nuove ed ardue sfide imposte da un mercato sempre più globalizzato.

In questi anni si è puntato il dito, quasi esclusivamente — e qui non sono assolutamente d'accordo con il collega della Lega — sull'eccessivo costo del lavoro, considerato la causa prima della crisi, senza guardare, invece, agli sprechi, al clientelismo, alla perdita di competitività sul mercato interno ed internazionale. Se è vero che 4 mila 500 assunzioni sono state effettuate proprio in questi ultimi anni, la ragione di ciò non può sfuggire al collega della Lega, il quale fa parte della maggioranza che sostiene il Governo.

Tuttavia, non si può prescindere dalla crisi internazionale che ha colpito indistintamente il trasporto aereo mondiale. Dobbiamo ricordare, certo non per dovere di informazione, ma per essere onesti con noi stessi, che gli effetti dell'11 settembre sono stati disastrosi. Sappiamo tutti che la crisi petrolifera, la guerra, la SARS e, più in generale, la congiuntura mondiale hanno determinato il tracollo di intere compagnie aeree!

In questo scenario assolutamente negativo e critico, pur all'interno di un crisi mondiale di tale portata, alcuni vettori non soltanto sono riusciti a salvare il fatturato e, quindi, se stessi, ma sono addirittura riusciti ad espandere la loro fetta di mercato sia nel settore delle merci sia in quello dei passeggeri. Ad esempio, nel 2003, Air France e KLM hanno aumentato il traffico del 19,5 per cento, mentre Iberia, negli ultimi anni, è passata da una perdita di 217 milioni di euro ad un utile di 318 milioni di euro, chiudendo gli ultimi bilanci tutti con sostanziali utili netti. Al contrario, Alitalia ha fatto registrare, purtroppo, riduzioni del fatturato e delle quote di traffico che hanno causato perdite di bilancio di gran lunga superiori

a quelle degli anni 2001 e 2002, che sappiamo essere stati gli anni bui del trasporto mondiale.

Mi dispiace che i colleghi della maggioranza fin qui intervenuti non abbiano individuato la vera causa della crisi: l'assenza di requisiti di sistema che esistono in tutta l'Europa e nel mondo. Bisogna verificare se una *hostess* è di Milano o di Roma? Ma la crisi non può essere dovuta a questo! Così si sfiora il ridicolo!

Occorre invece considerare la mancanza di quei requisiti di sistema presenti in altre realtà europee che, se esistenti, permetterebbero al nostro vettore nazionale di operare in condizioni sicuramente migliori rispetto a quelle attuali. Mi riferisco, in modo particolare, alla confusione e, spesso, alla poca chiarezza che regna nel sistema delle gestioni aeroportuali nonché all'assenza di una legislazione nazionale che disciplini la navigazione aerea in modo moderno, efficiente e sicuro.

Da tre anni — e questo è il nodo principale — giacciono in IX Commissione i provvedimenti relativi al trasporto aereo. Da tre anni la Commissione è paralizzata; non decide nulla, non assume alcuna iniziativa in questa direzione. Dopo quasi tre anni dalla sciagura di Linate, il paese aspetta ancora misure urgenti e concrete per la sicurezza del trasporto aereo; abbiamo un codice della navigazione vecchio di oltre sessant'anni, eppure le proposte a livello parlamentare non sono mancate. I familiari delle vittime, le varie associazioni, le forze sociali e sindacali, gli organi tecnici e scientifici hanno presentato proposte e suggerimenti sinora purtroppo rimasti inascoltati. Lo stesso Presidente del Consiglio, onorevole Berlusconi, più volte ha annunciato come imminente l'estensione degli ammortizzatori sociali al settore aeroportuale: la cassa integrazione guadagni, l'incentivo all'esodo volontario e così via. Altro che Arese! Gli operai di Arese, pur nella drammatica situazione di crisi dello stabilimento, hanno ricevuto l'assistenza della cassa integrazione guadagni e di altri ammortizzatori sociali. Oggi il settore del trasporto aereo è escluso. Seimila esuberanti significa che si va

a casa. Altro che dichiarare che non si manda a casa nessuno! Quali sono oggi le forme e gli istituti che possono consentire di non mandare a casa nessuno? Seimila esuberi significa seimila licenziamenti, senza l'assistenza di alcun paracadute sociale!

Nonostante gli annunci, finora niente si è mosso in questo delicatissimo settore. Tutti sanno che un qualsiasi processo di ristrutturazione aziendale, se accompagnato da interventi governativi di sostegno, rende meno dolorosa la riduzione di personale. Cosa diversa è procedere oggi a tagli drastici ed a licenziamenti senza alcun paracadute sociale. Saremmo inevitabilmente in presenza di tanti drammi familiari i cui effetti e le cui ricadute sono ben inimmaginabili.

Si tratta di una crisi nella quale emergono, senza mezzi termini, molte responsabilità di questo Governo, che, negli ultimi tre anni, non ha avuto la benché minima strategia. Vorremmo sapere dal Governo quale sarà, quale sia stata e quale sia oggi una minima strategia nel settore del trasporto aereo in cui il Governo e il Ministero sono attualmente impegnati. Non vi è stata nessuna politica di settore all'altezza della situazione, né può valere in alcun modo l'alibi del rischio dell'apertura di procedure di infrazione a carico dello Stato italiano in caso di aiuti diretti al vettore Alitalia che potrebbero alterare il principio della libera concorrenza del mercato. Altri aiuti di Stato sono stati indirettamente concessi alla compagnia di bandiera senza incorrere peraltro nelle censure dell'Unione europea. Lo stesso prestito di cui stiamo discutendo (che sicuramente è un aiuto) e la ricapitalizzazione dell'Alitalia hanno avuto l'assenso dell'Unione europea.

Come si vede, laddove si vuole intervenire, vi sono le compatibilità con le direttive dell'Unione europea. Si poteva e si può ancora intervenire, conformemente alle direttive europee, in un settore che sta rischiando il tracollo con la scomparsa dallo scenario del trasporto aereo mondiale di un vettore (questa non è demagogia) la cui tradizione e le cui compe-

tenze aeronautiche hanno fatto la storia gloriosa della nostra aviazione civile. Questo non possiamo mai dimenticarlo.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, pochi giorni fa abbiamo ascoltato il nuovo presidente ed amministratore delegato Giancarlo Cimoli. La situazione dell'Alitalia è stata rappresentata subito nella sua drammaticità. Senza mezzi termini, l'ingegner Cimoli ha tenuto a precisare che il «prestito ponte» serve a mantenere e a garantire la continuità operativa dell'azienda Alitalia. Senza tale prestito, un'azienda con appena centomila euro (non è mai stato detto, ma oggi le liquidità finanziarie nelle casse dell'Alitalia ammontano a tale cifra) e senza l'affidabilità da parte del sistema bancario si vedrebbe costretta a portare i registri in tribunale nel giro di pochissimi mesi.

È vero che, secondo il collega della Lega, ciò non significherebbe niente. Beato lui! Oggi affrontare una situazione in cui 30 mila persone rischiano di essere mandate a casa senza, peraltro, nessun ammortizzatore sociale non può essere considerata ben poca cosa: la questione riguarda esclusivamente il collega della Lega!

Di fronte a questa drammatica situazione, il gruppo dei DS, nonostante le dure critiche al Governo e allo stesso *management*, non può permettere la liquidazione del vettore nazionale con conseguenze drammatiche per 22 mila dipendenti e per le migliaia di lavoratori che operano nell'indotto. È per questo che abbiamo deciso di votare a favore di questo provvedimento, pur non rinunciando a presentare alcuni nostri emendamenti migliorativi del testo proposto. Nonostante l'opposizione della Lega, ci auguriamo che il provvedimento, con il consenso del Parlamento, produca gli effetti desiderati con celerità, impedendo all'azienda di portare i registri in tribunale per cessata attività.

Non rinunceremo, invece, ad incalzare il Governo sulla necessità di una svolta strategica del settore dell'aviazione civile, dove questo Governo ha accumulato ritardi e negligenze inammissibili per un paese moderno quale appunto l'Italia. Né

rinunceremo ad offrire le nostre idee e i nostri suggerimenti al settore Alitalia, il cui *management* è responsabile anch'esso di ritardi, sprechi, incompetenza e, molto spesso, superficialità.

In particolare, chiediamo al Governo, ad Alitalia e agli organi competenti nel settore dell'aviazione civile innanzitutto l'adozione di un piano industriale vero e non falso, come quelli presentati fino ad oggi, condiviso e concertato con le forze sociali e sindacali, all'interno del quale emerga con chiarezza l'obiettivo del rilancio della capacità operativa e di penetrazione di questo settore sia sul piano interno che su quello internazionale. Non è pensabile che, in Italia, Malpensa e Fiumicino messi insieme (altro che guerra tra Malpensa e Fiumicino!) possano oggi movimentare neanche 500 mila tonnellate di merce, mentre il solo aeroporto di Francoforte ne movimenta un milione e 700 mila, quasi quattro volte il totale delle merci che si sposta dai due aeroporti italiani, che sono i nostri due *hub*. Malpensa e Fiumicino insieme movimentano neanche un quarto di quanto Francoforte movimenta da solo.

In secondo luogo, chiediamo l'adozione di provvedimenti urgenti da parte del Governo relativi all'estensione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori del trasporto aereo. L'onorevole Berlusconi lo ha dichiarato in più di un'occasione, lo detto in televisione e lo ha annunciato sulla stampa. Il Governo, tuttavia, al di là delle dichiarazioni del Presidente del Consiglio, non ha ancora mosso un dito per estendere la cassa integrazione ai lavoratori del trasporto aereo.

In terzo luogo, chiederemo la definizione, una volta per tutte, delle funzioni degli *hub* di Malpensa e Fiumicino, contrastando su questo la posizione assurda, settaria e incomprensibile del presidente della giunta della regione Lombardia, che tenderebbe ad eliminare l'aeroporto di Fiumicino e a puntare esclusivamente sull'aeroporto di Malpensa.

Quello che, invece, chiediamo al Governo, all'ENAV, all'ENAC e alla società di gestione di Malpensa è di completare il

processo di infrastrutturazione di quell'aeroporto per consentire a quell'*hub* di sfruttare al massimo le potenzialità che ancora non vengono adeguatamente utilizzate e che fanno dell'aeroporto di Malpensa un aeroporto non sicuro.

Leggevo stamani sulla stampa che i bagagli del segretario del nostro partito, Fassino, sono rimasti al Malpensa mentre lui era negli Stati Uniti d'America. I disservizi sono all'ordine del giorno. Allora, per quale motivo non sfruttare adeguatamente le potenzialità che esistono in questo mercato, portando a completamento il processo di infrastrutturazione, che incomprensibilmente in questi anni si è fermato? Vorremmo sapere per quale motivo si fermato il processo di infrastrutturazione necessario al vero decollo di questo *hub*, che ancora *hub* non possiamo dire che sia.

In quarto luogo, vorremmo una nuova politica delle alleanze commerciali con altri vettori stranieri. Anche qui non ho sentito nulla, ad eccezione dell'onorevole Pasetto. Oggi sul mercato europeo operano tre principali alleanze commerciali: SkyTeam, con posizione dominante di Air France, One World, con posizione dominante di British Airways, e Star Alliance, dominata da Lufthansa.

Questi tre nuovi soggetti hanno già consolidato, nei propri *asset* societari, posizioni di potere e interessi aziendali. L'ingresso ormai tardivo di Alitalia in uno di questi tre soggetti (verosimilmente, ovviamente, pensiamo a SkyTeam), avverrà sicuramente nelle peggiori condizioni per il nostro vettore. Si tratta di una considerazione che dovrebbe forse indurre, a mio modesto avviso, l'azienda a valutare meglio, anche se tardivamente, ed a costo di pagare qualche penale, le condizioni offerte dagli altri soggetti attualmente operanti sul mercato internazionale — come Star Alliance, vorrei dirlo chiaramente —, per stabilire un asse nord-sud che potrebbe essere Roma-Milano-Francoforte.

È certo che il problema delle alleanze, che oggi assume una funzione strategica, è decisivo e non può essere ulteriormente

rinvio, avendo già l'Alitalia pagato, per tali ritardi, un prezzo enormemente caro e non ulteriormente accettabile.

Come quinta istanza, vorremmo fosse soddisfatta un'ulteriore condizione, che riteniamo importantissima ed indispensabile per il rilancio del nostro vettore: la definizione di una nuova strategia aziendale nei confronti delle compagnie *low cost* (anche su questo terreno, vorrei segnalare che ho sentito dire poco) e del mercato domestico. Infatti, come ho affermato precedentemente, in un sistema fortemente globalizzato e competitivo, nel quale l'abbattimento dei costi di gestione — purtroppo, talvolta anche a danno della sicurezza e dell'incolumità dei passeggeri — fa conquistare fette di mercato sempre più consistenti alle cosiddette compagnie aeree *low cost*, non si può rimanere indifferenti a tale fenomeno, che ha ormai assunto dimensioni mondiali. Occorre anche in tal caso, a nostro giudizio, una politica di alleanze e di diversificazione dei prezzi, capace di aggredire un mercato fortemente in crescita, e sicuramente attento anche al costo del biglietto.

Lo stesso discorso vale per il mercato domestico, dove il nostro vettore, a differenza di altre compagnie internazionali ed europee, non è altrettanto forte e presente. Rispetto alla totale indifferenza, manifestata anche in questo caso, occorre pertanto una strategia che ripristini la centralità di Alitalia sul mercato domestico, attraverso alleanze, fusioni e accordi commerciali con gli altri operatori del mercato interno.

Un ulteriore problema non più eludibile, infine, è costituito dal ruolo, dalla funzione e dalla definizione di nuove regole per le società di gestione degli aeroporti. Occorrono, infatti, regole omogenee — non il caos attualmente esistente in Italia! — sulla durata della gestione del sedime aeroportuale e dei servizi a terra (*handling*), nonché sul rispetto e sull'esecuzione dei piani di gestione e di investimento della società di gestione stessa.

Vi è troppa libertà, vi sono troppi pochi controlli e, soprattutto, vi è l'assenza di un vero e proprio regime san-

zionatorio: infatti, al di là della revoca della concessione, l'*authority* del settore (in tal caso, l'organo di controllo ENAC ed il direttore dell'aeroporto) non dispone di altre vie intermedie per imporre sanzioni ed obblighi.

In tale ottica, credo si riesca a comprendere, come ha ricordato precedentemente il collega Pasetto, anche il complesso ventaglio di alti costi di alcuni servizi (*handling*) e di alcuni beni (come il *fuel*, il carburante). Il carburante, infatti, in Italia costa enormemente di più rispetto ad altre parti d'Europa, e si comprende come Alitalia, che dispone di basi operative a Roma e a Milano, sia costretta ad approvvigionarsi in questi due aeroporti, dove sopporta, ogni anno, costi di gestione enormi per l'acquisto sia di carburante, sia dei servizi a terra.

Si tratta, anche in questo caso, di un requisito di sistema, che consentirebbe ai vettori nazionali, in particolare ad Alitalia, di risparmiare notevolmente sul costo del carburante e di altri servizi a terra. Non è pensabile, come è avvenuto nel caso degli Aeroporti di Roma, che in poco tempo gli azionisti abbiano totalmente recuperato il capitale investito, ed abbiano addirittura realizzato eccellenti affari, con la vendita ad un imprenditore australiano di gran parte della stessa società, senza che l'organo di controllo competente (ENAC o Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) abbiano avvertito la necessità o avuto il potere di intervenire in merito. Ciò contravvenendo alle disposizioni contenute nell'atto concessorio: mi riferisco, in particolare, agli investimenti sul sedime aeroportuale ed alle tariffe dei servizi erogati o delle merci vendute.

È per questo che occorre varare, da subito, una riforma di sistema che modifichi le regole ed adegui gli strumenti alle esigenze di una navigazione aerea moderna, efficiente e sicura. Si tratta, in altri termini, della riforma del trasporto aereo, che stiamo chiedendo insistentemente, da tre anni, di fronte ad un Governo sordo, distratto ed apparentemente disinteressato alle sorti di un sistema strategico e vitale per l'economia del nostro paese.

Dico e ripeto « apparentemente disinteressato » perché non vorremmo che, di fronte a tanta incomprensibile cecità, incompetenza ed assenza di strategie, alla fine emergesse invece un disegno subdolo quanto preoccupante: provocare, cioè, il fallimento o l'indebolimento della nostra compagnia di bandiera per venderla, o svenderla, a qualche gruppo di amici italiani e stranieri — e mi sembra che le parole pronunciate dal collega del gruppo della Lega Nord Federazione Padana già anticipassero qualche « appetito » o qualche disegno — e fare della nostra storia aeronautica, prestigiosa e piena di competenze, una semplice merce di scambio per favorire affari di gruppi sempre più spregiudicati ed insensibili alle sorti della nostra aviazione civile.

Senza questi requisiti, è ovvio che i 400 milioni di euro rischiano di essere buttati al vento e di non sortire l'effetto che tutti ci auguriamo possano produrre.

Se questo provvedimento costituirà il primo passo nel senso di un'inversione di tendenza — come ha lasciato capire anche l'ingegner Cimoli —, il nostro gruppo darà il proprio assenso, convinto che l'Alitalia si può ancora salvare, rilanciandone il ruolo e sfruttando le tante professionalità, competenze e potenzialità presenti nell'aviazione civile italiana, nonché collocandola sul piano internazionale con un ruolo primario e da protagonista.

Diversamente, se da oggi a qualche tempo non si verificheranno le condizioni sopra descritte e non si attiveranno quei requisiti di sistema, ormai imprescindibili, faremo sentire tutta la nostra voce in Parlamento e nel paese, affinché emergano, in modo chiaro ed inequivocabile, le responsabilità di un Governo che avrà voluto distruggere la nostra aviazione civile e tutta l'economia che attorno ad essa ruota; responsabilità, è evidente, di un Governo che, al di là di tante promesse, ha di fatto scardinato il nostro sistema economico e produttivo e avrà cancellato migliaia di posti di lavoro nel nostro paese.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

*(Repliche dei relatori e del Governo
— A.C. 5152)*

PRESIDENTE. Prendo atto che i relatori per la V e la IX Commissione rinunciano alla replica.

Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MANLIO CONTENUTO, *Sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze*. Signor Presidente, rinvio alle argomentazioni che i due relatori hanno brillantemente esposto, perché riassumono le ragioni di fondo di quest'intervento. Si tratta di un intervento che si giustifica in base all'esigenza di avere — per la prima volta, dopo diversi anni — un piano di ristrutturazione — o di riorganizzazione — del vettore aereo nazionale che, nonostante fosse stato oggetto di discussioni — l'onorevole Tidei non può dimenticarlo — anche in passato, non ha mai sortito alcun effetto.

Eviterei, quindi, di passare alle recriminazioni o di indicare responsabilità sulla vicenda Alitalia. Infatti, ve ne sarebbero per tutti, non escluso il Governo attualmente in carica. Sarei sciocco o presuntuoso se evitassi, in questo dibattito, di ammettere che vi sono responsabilità in alcune scelte, soprattutto gestionali, che non hanno portato l'Alitalia a quelle decisioni di fondo che tutti ci attendevamo.

Ciò detto, non posso nemmeno, per ovvie ragioni di sensibilità politica, dimenticare che alcune questioni riecheggiate oggi in quest'aula hanno un fondamento non indifferente.

Quando leggo i dati relativi ai dipendenti, che erano 17.757 nel 1997 e 22.446 a fine 2001, se volessi giocare alle responsabilità, credo mi sarebbe facile immaginare come il controllo che, anche allora, l'azionista di maggioranza doveva effettuare nei confronti della gestione Alitalia sia stato — a dir poco — distratto o, se si preferisce, complice nei confronti di al-

cune scelte che hanno sicuramente aggravato una situazione di crisi già esistente. Se, infatti, si considerano, oltre ai periodi di ricapitalizzazione, esercizi quali il 2000 o il 2001 e le perdite che tali esercizi hanno accumulato, tanto da richiedere successivamente, anche a questo Governo, di predisporre un'eventuale — poi avvenuta — ricapitalizzazione, non si può dimenticare quali responsabilità gravi vi erano nei confronti di chi gestiva Alitalia. Mentre altre compagnie europee — come è stato correttamente ricordato — affrontavano le ristrutturazioni necessarie, in questo paese non le si affrontavano, perché era più comodo, per una certa pace sociale, evitare di mettere il dito in una piaga che sicuramente avrebbe determinato conseguenze negative.

È qui che vi è una responsabilità politica anche del Governo di centrodestra. Infatti, com'è stato ricordato in sede di Commissioni riunite, vi fu un tentativo di presentare un piano di ristrutturazione molto sofferto, all'esito della ricapitalizzazione intervenuta, anche da parte di questo Governo di centrodestra. Tuttavia, come ricordiamo tutti, esso non solo non trovò il consenso delle forze sociali, ma scatenò conseguenze che finirono per riflettersi negativamente anche sulle decine di migliaia di utenti che si servivano della compagnia di bandiera.

Credo che oggi la vera questione sia questa. Giustamente, anche molti colleghi dell'opposizione intervenuti in quest'aula hanno fatto riferimento alle responsabilità. Ebbene, in ordine al provvedimento in discussione, mi sembra di registrare una sostanziale condivisione, tranne che da parte di una forza di Governo, che ha ritenuto (non possiamo eludere il problema) di dissociarsi da queste responsabilità con argomentazioni che non mi sento di condividere. Una per tutte: l'onorevole Dario Galli, nel suo intervento, ha svolto alcune osservazioni ed una di queste concerneva la necessità che il piano di ristrutturazione precedesse le garanzie dello Stato e, quindi, il prestito all'Alitalia. Ebbene, mi dispiace che l'onorevole Galli non lo sappia, ma questo è esattamente ciò

che, tramite il presidente Cimoli, è stato chiesto e suggerito anche dal Governo. Non vi può essere un ulteriore intervento, se non in cambio di un piano di ristrutturazione che sia condiviso — noi ce lo auguriamo — anche dalle forze sindacali.

La seconda questione, relativa alle responsabilità, coinvolge gli altri partiti, compresi quelli dell'opposizione. Non è pensabile che, rispetto ad una questione tanto delicata, il Governo si assuma il compito di un intervento coerente con gli impegni assunti in sede europea, senza che analoga responsabilità vi sia in riferimento all'Italia anche da parte di quelle forze di opposizione che hanno la possibilità, insieme alle forze di maggioranza, di far riflettere le forze sociali, non per condizionarle, ma perché questa è l'ultima puntata della vicenda Alitalia.

Non vi sono altre possibilità! Non vi sono perché l'Unione europea ci ha indotti, di fronte a questo intervento, ad adottare una scelta di fondo: o la possibilità di «giocarci» un piano di ristrutturazione che porti, poi, possibilmente anche ad alleanze che rilancino la compagnia di bandiera (come tutti ci auguriamo), oppure l'esito è già scontato.

Mi meraviglio che qualcuno, in quest'aula, continui a dire — mutuando, tra l'altro, argomentazioni che vengono da quel partito di maggioranza che è critico nei confronti di questa iniziativa — che vi potrebbero essere pensieri di fondo tali da indurre il fallimento di Alitalia per poter svendere la compagnia di bandiera.

Invito tutti coloro che utilizzano queste argomentazioni a leggere i dati contabili. Alitalia, sotto il profilo tecnico, è già sostanzialmente fallita e queste argomentazioni sono prive di ogni fondamento, anche sul piano politico! La responsabilità del Governo deriva — lo sottolineo anche come rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze — dalla sensibilità che alcuni partiti di maggioranza — e anche alcuni partiti di opposizione (non ho difficoltà a dirlo) — hanno mostrato in riferimento alla situazione davvero grave di migliaia di dipendenti che, non per

colpa loro, sono stati purtroppo indotti, o lo saranno, ad una situazione tutt'altro che facile.

In conclusione, vorrei dire che, se il Governo ha delle responsabilità nei confronti della vicenda Alitalia — che, come ho detto, sono largamente condivise dai Governi che ci hanno preceduto —, lo stesso ha anche raggiunto la convinzione di fondo che non ci sono altre strade o altre scorciatoie: o il prestito garantito, allo scopo di dare all'Alitalia il piano di ristrutturazione necessario per poter invertire la tendenza, o non vi sono alternative. Vi sarà, sicuramente, la liquidazione del patrimonio di Alitalia e vi sarà — ecco la ragione di fondo per cui viene effettuato questo « prestito ponte » — la scomparsa di ogni possibilità, per l'azionista di maggioranza, ossia per il Ministero dell'economia e delle finanze e, quindi, per il paese, di valorizzare una compagnia su cui i contribuenti italiani, purtroppo, hanno investito migliaia di miliardi di vecchie lire.

Ecco perché abbiamo assunto questa responsabilità di fronte a due linee di confine: la scelta della liquidazione e del fallimento ed, invece, la scelta di tentare, ancora una volta, il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali per il rilancio e la ristrutturazione della compagnia Alitalia.

Tuttavia, le responsabilità, questa volta, sono dinanzi a tutti, anche a quelle forze di opposizione che, come detto, hanno, dal mio e dal nostro punto di vista, il dovere di far comprendere che non vi sono altre alternative!

Quando tale confronto diventerà, perché lo diventerà, serrato, per fare in modo che anche piani drastici possano essere accolti per il rilancio della compagnia, staremo anche noi a vedere chi si assumerà le responsabilità di fondo nei riguardi di questo piano e chi invece preferirà scegliere altre « scorciatoie » che, per l'indifferenza di troppi anni — e, ripeto, anche per responsabilità di Governi precedenti — non si sono mai volute mettere sotto gli occhi.

Un'ultima questione, in conclusione. Sono state sollevate da alcuni colleghi

dell'opposizione questioni riguardanti situazioni degne di considerazione in relazione a progetti importanti; penso, in tal senso, al dibattito e al confronto in ordine ai cosiddetti requisiti di sistema. Chiedo scusa all'Assemblea se mi avventuro su un terreno che non è completamente di pertinenza del Ministero dell'economia e delle finanze, attenendo maggiormente ad altro ministero che ha competenze dirette in questo specifico settore.

Credo tuttavia di poter riconoscere che alcuni argomenti sono fondati, almeno alcuni: quando, ad esempio, si parla di requisiti di sistema, è indispensabile chiedersi per quale ragione non sia stato affrontato sino in fondo tale problema.

La risposta è sufficientemente semplice, almeno per la parte di quei requisiti che sono stati richiamati in quest'aula: in difetto di un piano di ristrutturazione, vi era il rischio che quei requisiti, se adottati, non sarebbero stati sufficienti per favorire la compagnia di bandiera, ed, in ogni caso, ciò non sarebbe stato possibile, perché la percentuale detenuta, soprattutto sul mercato nazionale, da quella compagnia, a fronte dei benefici, avrebbe finito per favorire altre compagnie di bandiera.

Per questa ragione, era paradossale porsi una serie di questioni, anche sotto il profilo tecnico, che, alla luce dei risultati che avrebbero determinato in mancanza di un piano di ristrutturazione, non avrebbero favorito nessuno — o, se si preferisce, avrebbero favorito soltanto in parte la compagnia di bandiera — ma avrebbero in realtà arricchito altre compagnie di bandiera che sono direttamente concorrenziali, anche per le politiche di settore che sono state ricordate.

Questa è la ragione per la quale l'intera questione del trasporto aereo non può prescindere dalla soluzione di quei temi che l'opposizione ha posto nel dibattito in quest'aula; lo deve tuttavia fare partendo dall'esistenza di questo piano di ristrutturazione. Quanto più il piano sarà credibile, tanto più, a mio avviso, di pari passo potranno essere affrontati i temi posti dai colleghi dell'opposizione.

La disponibilità, per quanto riguarda il nostro ministero, ad affrontare la questione è scontata e la rimarco sin d'ora; infatti, ove alcuni di quegli emendamenti fossero trasformati in ordini del giorno, che impegnano il nostro ministero a sedere ad un tavolo per valutare quali opportunità e quali modalità di scelta si possano individuare al fine di cercare di attenuare il peso che quei requisiti di sistema hanno in relazione al trasporto nazionale, la disponibilità prima ricordata sarebbe, lo ripeto, scontata.

Per questa ragione, il Governo risponde in tali termini, ovvero con senso di responsabilità dinanzi ad una situazione difficile, pronto, com'è, ad utilizzare il confronto politico, nella speranza, da un lato, di salvaguardare il più possibile il dato occupazionale e, dall'altro, non illudendosi che si possa ancora sperare di evitare la scelta di fondo nei riguardi della compagnia di bandiera.

Non ci sono purtroppo altre strade: credo tuttavia che questo Governo sia in grado di affrontare definitivamente e con senso di responsabilità questa complessa e difficile situazione anche sul piano sociale.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 15,30.

La seduta, sospesa alle 14, è ripresa alle 15,35.

Discussione del disegno di legge: 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 (Approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (4233-B).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dal Senato: Sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva e disciplina dei volon-

tari di truppa in ferma prefissata, nonché delega al Governo per il conseguente coordinamento con la normativa di settore.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato in calce al resoconto della seduta del 21 luglio 2004.

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 4233-B)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

Avverto che il presidente del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto che la IV Commissione (Difesa) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Gamba, ha facoltà di svolgere la relazione.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, si tratta della seconda lettura da parte di questo ramo del Parlamento del disegno di legge riguardante la sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva e la disciplina dei volontari di truppa in ferma prefissata, con la relativa delega al Governo per il conseguente coordinamento della normativa vigente.

Avevamo già sottolineato in occasione della prima lettura alla Camera dei deputati del provvedimento che si tratta di un momento di svolta che non è eccessivo definire epocale. Con l'entrata in vigore di tali disposizioni, infatti, dal 1° gennaio 2005 verrà sospeso il servizio di leva obbligatorio. Non si parla di abolizione ma di sospensione per la cautela che deve rimanere nell'ordinamento per i casi, che non ci auguriamo, di eventi bellici che potrebbero richiedere un ritorno temporaneo all'utilizzo della leva obbligatoria. Dal 1° gennaio 2005 non vi saranno più chiamate per l'addestramento al servizio militare di leva, ma il nuovo ordinamento

delle Forze armate dello Stato sarà totalmente improntato a criteri di professionalità. Si tratta di un'anticipazione di quanto già previsto per l'anno 2007 e di un completamento di quel percorso graduale che vedeva attualmente un *mix* di personale volontario e di personale ancora di leva.

Sappiamo che tale percorso è molto complesso: si prefigura uno scenario in cui, intorno all'anno 2020, le Forze armate dello Stato dovranno contare su un complesso di circa 190 mila uomini, di cui una buona parte dovrà essere coperta dal personale volontario in ferma prefissata ed un'altra maggiore da personale in servizio permanente. Proprio per far fronte alle necessità di graduale adeguamento, con tutte le cautele che tale processo comporta, il Ministero della difesa ha ritenuto di poter anticipare al 2005 la data precedentemente fissata per il 2007.

Con il disegno complessivo contenuto nell'articolato di questo provvedimento si provvede all'adeguamento dell'ordinamento delle Forze armate attribuendo una delega al Governo per tutti gli ulteriori necessari passaggi di natura normativa che dovranno essere svolti in tempi imminenti. Tutto ciò dovrà consentire di arrivare alle sfide connesse al provvedimento in esame con uno strumento militare idoneo alle sempre maggiori necessità che il nostro paese avverte anche in relazione agli impegni internazionali sempre più pressanti. Questi ultimi, se da una parte costituiscono un vanto ed un segno tangibile di riconquistato prestigio internazionale per il nostro paese, dall'altra — come i colleghi ben sanno — hanno rilevanti cadute in termini di utilizzo e di impegno delle risorse economiche.

Non è un caso che anche il recente provvedimento sul taglio delle spese abbia necessitato di importanti correzioni, proprio per non sottrarre ancora di più risorse decisive al comparto della difesa, oltre che ad una sua riorganizzazione in termini molto puntuali, che trova anche in questo provvedimento un importante sostegno. Di tutto ciò avevamo ampiamente parlato nel corso della prima lettura, du-

rante la quale l'esame del provvedimento aveva impegnato per più sedute la Commissione difesa e successivamente anche l'Assemblea, dove si era sviluppato un dibattito approfondito, interessante e vivace, che aveva portato all'introduzione di talune modifiche, alcune delle quali, per la verità, non rispondenti al disegno sotteso al provvedimento, che hanno trovato poi in occasione dell'esame da parte del Senato alcune correzioni, al fine di rendere il testo più facilmente e rapidamente approvabile da tutte le forze politiche, in particolare della maggioranza.

Su tali modifiche introdotte dal Senato l'Assemblea è chiamata ad esprimersi in questi giorni, per giungere all'approvazione del provvedimento prima della sospensione estiva dei nostri lavori. Ciò, per giungere all'appuntamento del 1° gennaio 2005 in modo « attrezzato » da parte delle amministrazioni dello Stato, così che la riforma possa entrare effettivamente in vigore.

Le modifiche introdotte dal Senato — che ha confermato l'impianto complessivo del testo approvato dalla Camera — riguardano la migliore definizione del comma 1 dell'articolo 1, laddove è stato appunto precisato, per fugare dubbi di interpretazione, che la sospensione della leva deve essere intesa dal 1° gennaio 2005, nel senso che la chiamata alle armi non sarà più rinnovata a partire dal 1° gennaio 2005; invece, tutti coloro che saranno chiamati al servizio militare entro il 31 dicembre 2004 dovranno concludere lo svolgimento di tale servizio nel corso dell'anno 2005.

Un altro aspetto toccato dall'esame del Senato è quello relativo alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 4, che fa riferimento ai requisiti per il reclutamento, in particolare per coloro che potranno accedere alla ferma volontaria prefissata di un anno (uno dei perni sui quali si snoda la riforma, assieme alla ferma successiva quadriennale). I colleghi ricorderanno che proprio in quest'aula si era sviluppato un dibattito riguardo al problema dell'età minima, che la Camera aveva fissato (secondo la proposta originaria del Governo) in

17 anni. Rispondendo ad alcune preoccupazioni che erano venute da alcune parti dell'opposizione, riguardo all'impiego dei minori nell'ambito delle operazioni militari, e a seguito dell'approvazione, in quest'aula, di alcune mozioni e del Protocollo di New York, si era ritenuto di poter conciliare tale aspetto con l'approvazione di una norma (che ora è stata soppressa) che prevedeva, a fronte del requisito dei 17 anni per il reclutamento, il differimento dell'impiego operativo al compimento del diciottesimo anno di età, quindi alla maggiore età. Al Senato, però, si è ritenuto di risolvere la questione in maniera drastica, tenendo anche conto delle disposizioni della nuova riforma scolastica. Pertanto, l'età di 17 anni è stata sostituita con quella di 18, modificando così la lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 4; conseguentemente, è stata soppressa la norma che disponeva il divieto dell'impiego operativo prima del compimento dei 18 anni. Inoltre, per semplicità, è stata modificata la lettera *g*) dello stesso comma, con una migliore definizione delle tipologie dei test di accertamento dell'uso di sostanze stupefacenti e di abuso sistematico, ed anche saltuario, di alcool, al fine di consentire una maggiore speditezza ed economicità degli stessi accertamenti. Si è, in particolare, preferito utilizzare l'aggettivo « diagnostici » piuttosto che quello « sierologici », previsto precedentemente.

È stato, peraltro, soppresso il comma 2 dell'articolo 4, oggetto di un dibattito piuttosto acceso, che consentiva di derogare al requisito della cittadinanza per gli oriundi e gli apolidi residenti sul territorio italiano che avessero, attraverso la prestazione del servizio militare, richiesto ed ottenuto la cittadinanza italiana. Questo era stato — e me ne dolgo — uno dei motivi per i quali il gruppo della Lega Nord aveva votato contro il provvedimento, non comprendendo, a mio avviso, la portata del testo, che andava nel senso esattamente contrario a quello che i colleghi della Lega Nord paventavano.

Comunque, per consentire un'applicazione ampia di tutte le conseguenze favorevoli legate alla prestazione del servizio

militare, a questo punto non più di leva, ma volontario, attraverso l'equiparazione, è stata prevista, contemporaneamente alla soppressione del comma 2 dell'articolo 4, una norma più ampia che, in qualche modo, fa salve le provvidenze, le conseguenze favorevoli di natura non economica, legate, in precedenza, alla prestazione del servizio militare di leva e che, quindi, ora potranno essere applicate anche alla ferma volontaria annuale.

È stato, inoltre, modificato l'articolo 5, con la soppressione del comma 2, concernente la proroga della rafferma annuale nei confronti di coloro che abbiano prestato il servizio nella ferma prefissata di un anno; questa possibilità, nel testo originario, era prevista soltanto per coloro che fossero stati dichiarati idonei all'ingresso nelle forze di polizia. Si è ritenuto, credo giustamente, di semplificare la questione, prevedendo *tout court* che sia comunque possibile, a domanda, rinnovare la ferma annuale per una volta.

Sono state, inoltre, apportate alcune modifiche di carattere formale al comma 1 dell'articolo 6: in particolare, secondo il medesimo, le modalità di reclutamento dei volontari in ferma prefissata di un anno, nonché i criteri e le modalità per l'ammissione alla rafferma annuale, dovranno essere disciplinati dal ministro della difesa tramite decreto (vi è stato, quindi, un miglioramento del testo). Altre piccole modifiche sono state apportate al testo anche per ragioni di coordinamento formale.

Un'innovazione di una certa rilevanza riguarda l'articolo 9, *ex* articolo 10 (a seguito della soppressione del precedente articolo 9, riferito alle modalità di impiego dei soggetti non maggiorenni), che riguarda gli incentivi per favorire il reclutamento di personale volontario nelle regioni tipiche di reclutamento alpino.

Anche questo argomento era stato oggetto di una vivace attenzione da parte di quest'aula; si è ritenuto, al Senato, di venire incontro alle esigenze, rinnovate anche in quella sede, di porre un'attenzione particolare al collegamento tra truppe alpine e territori tipicamente riferiti alle origini di quel corpo. È stata,

quindi, arricchita la disposizione, contenuta nell'ex articolo 10, con l'assicurazione, senza nuovi o maggiori oneri a carico dello Stato, della presenza di almeno un reparto alpino in ciascuna delle regioni tipiche di reclutamento, con priorità alle regioni dell'arco alpino inteso in senso geografico.

Inoltre, a decorrere dal 1° gennaio 2005, ai volontari in ferma prefissata di un anno ed in rafferma, che prestino servizio nei reparti alpini, sarà attribuito, in aggiunta al trattamento economico, un assegno mensile di 50 euro, che anticipa l'indennità prevista per l'impiego delle truppe alpine che, con riferimento alla ferma annuale, è ancora legata alla cosiddetta paga militare. Ciò al fine di favorire l'accesso alle truppe alpine, in particolare da parte di coloro che risiedono nelle regioni tipiche del reclutamento.

È stato previsto anche un nuovo articolo 10 che, molto opportunamente, stabilisce l'attribuzione di benefici non economici, conseguenti all'aver effettuato il servizio militare, per coloro che seguiranno le ferme volontarie che, in precedenza, erano riferite al servizio militare di leva, tra le quali anche quelle legate alla cittadinanza.

Si è provveduto inoltre all'abrogazione dell'articolo 16, che la Camera aveva ritenuto di inserire in relazione alla possibilità di predisporre piani straordinari per l'edificazione di alloggi di servizio in concorso tra gli enti locali, lo Stato e il Ministero della difesa, anche attraverso l'utilizzo di aree demaniali assegnate o in uso. Dunque, il Senato ha soppresso tale articolo, in quanto la Commissione bilancio di quel ramo del Parlamento ha ritenuto la norma non sufficientemente chiara e non sufficiente a disciplinare una materia così complessa in assenza di ulteriori coperture.

È stato poi modificato l'attuale articolo 16, che prevede il passaggio obbligatorio dal servizio militare volontario per l'accesso alle carriere delle forze di polizia militare ad ordinamento e non. In tal senso, sono state modificate le percentuali riferite all'accesso, ripristinando, in parti-

colare nel comma 3, il fatto che per l'accesso nelle forze di polizia in servizio permanente dovrà essere rispettato il requisito dello svolgimento di almeno una ferma di un anno con il meccanismo diversificato tra ferma annuale e immediata immissione in servizio permanente e, per un'altra quota, diversificata a seconda dei corpi, dopo lo svolgimento dell'ulteriore ferma quadriennale.

All'attuale articolo 16 è stato poi aggiunto il comma 7, che rappresenta una norma di salvaguardia quanto mai opportuna, in quanto la normativa è destinata a spiegare i suoi effetti fino al 2020. Vi era stata una richiesta di riduzione di tale termine da parte dell'opposizione proprio durante l'esame in aula alla Camera poi accolta dal Governo. Dunque, si parla dell'anno 2010 a partire dal quale, attraverso un meccanismo di concertazione tra il Governo, i due rami del Parlamento e una serie di ministri interessati — non soltanto quello della difesa —, si procederà ad un adeguamento successivo, in particolare per il numero di volontari necessari al fabbisogno delle Forze armate, che sarà assunto attraverso un decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

Vi sono poi alcune norme di adeguamento legislativo; in particolare è stato soppresso l'ex articolo 21, in quanto vi era contenuta una disposizione riferita al servizio civile che ha trovato collocazione in un altro provvedimento, precisamente nel cosiddetto decreto « mille proroghe » e che, pertanto, è stata giustamente soppressa. La stessa sorte hanno subito alcuni adeguamenti di natura più o meno formale, inseriti nelle disposizioni transitorie di cui al Capo VI.

È stato invece introdotto un nuovo capo, il VII, composto dagli articoli 27, 28 e 29, che precedono le disposizioni finali e che si riferiscono al Corpo delle capitanerie di porto. Tali articoli adeguano la normativa delle Capitanerie di porto, Corpo paragonabile ad una forza di polizia del mare, che beneficiava di un meccanismo analogo a quello dell'Arma dei carabinieri, per quanto riguarda la figura degli ausiliari. La cessazione del servizio di

leva comporta problemi analoghi a quelli creatisi per i carabinieri, anche se numericamente meno rilevanti, e, quindi, si prevede un adeguamento per le Capitanerie di porto tramite l'ingresso dei volontari in ferma annuale e quadriennale, con la conseguente rideterminazione dei numeri delle unità necessarie per i primi anni, dal 2005 al 2007, e per i successivi, a decorrere dal 2007.

Le disposizioni finali sono rimaste sostanzialmente invariate; è stata apportata qualche modificazione alla copertura finanziaria, anche per quanto riguarda le indennità per le truppe alpine e per la previsione di alcune poste di spesa, lievemente modificate, ma che non tolgono valenza all'impianto complessivo della legge. Il testo viene infine integrato ed illustrato tramite le tabelle allegate.

Credo di poter concludere esprimendo soddisfazione nel constatare come il testo sia ritornato alla Camera in tempo utile perché possa essere approvato e diventare legge prima della scadenza, ormai imminente, del 1° gennaio 2005, secondo gli auspici di tutti coloro che hanno a cuore le Forze armate e l'ordinamento dello Stato.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Gamba.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*. Proprio nel giorno in cui salutiamo la cessazione del servizio militare di leva, credo che un pensiero vada rivolto ai tantissimi, giovani e meno giovani, che nella storia dello Stato italiano, dall'unità del 1861 al 2004, hanno dimostrato in tutti i teatri del mondo, in guerra e in pace, il grande valore degli italiani chiamati ad ottemperare al dovere della difesa della patria, sancito dall'articolo 52 della Costituzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*.

Signor Presidente, mi associo alla relazione svolta dal relatore, riservandomi di intervenire in replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Angioni. Ne ha facoltà.

FRANCO ANGIONI. Signor Presidente, la discussione generale del disegno di legge relativo alla sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva mi sollecita a formulare alcune premesse.

Mi riaggancio, quindi, a quanto espresso in conclusione dal relatore, rivolgendo un pensiero di gratitudine al servizio obbligatorio di leva e a tutti coloro che questo servizio hanno svolto a favore della comunità.

Per 143 anni tale servizio ha rappresentato una forza attiva per il paese; ha contribuito, soprattutto agli inizi dell'unità nazionale, a formare gli italiani e a migliorarne l'amalgama. Ha concesso a moltissimi cittadini di conoscere il territorio, di scoprirne le culture, i costumi, le tradizioni e i dialetti.

Il servizio obbligatorio di leva ha consentito allo Stato di assicurare la difesa e la sicurezza del paese, fronteggiando con immediatezza le emergenze nazionali e, in tempo di guerra, di sostenere le difficoltà iniziali.

Il progresso tecnologico ha reso non più compatibile il servizio obbligatorio con le attuali esigenze operative, mentre i nuovi assetti sociali non consentono, in termini di onerosità, consistenti sottrazioni di forze lavoro dal complesso produttivo. Dal 1° gennaio 2005, i professionisti delle Forze armate si affiancheranno a quelli già esistenti delle forze di polizia, per completare quel comparto che garantirà al paese le indispensabili funzioni della difesa e della sicurezza. In occasione di questo storico cambiamento, ritengo doveroso rivolgere un sentimento di gratitudine a un'istituzione che per molto tempo rimarrà nel ricordo degli italiani.

La seconda premessa è relativa all'affermazione che il centrosinistra ha sempre sostenuto con forza il passaggio dal servizio obbligatorio di leva ai volontari e

l'anticipazione della sospensione del servizio obbligatorio dal 2007 al 2005.

La terza premessa riguarda la necessità di approvare con urgenza il presente disegno di legge. Le Forze armate sono chiamate a fronteggiare numerose e consistenti esigenze operative fuori dal territorio nazionale. In alcuni casi, quale quello dell'Afghanistan, esse devono anche essere numericamente incrementate. Tali esigenze possono essere soddisfatte solo con professionisti, e pertanto il loro numero deve essere aumentato in tempi brevi. È anche da tener presente che la sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva è già stata annunciata al paese da circa un anno, e pertanto in molti cittadini è grande l'aspettativa per l'approvazione del presente disegno di legge.

La quarta premessa è relativa all'imperativo di operare su due fronti, sia per soddisfare le esigenze delle Forze armate sia per tutelare le necessità delle forze di polizia a ordinamento civile e militare e del Corpo militare della Croce Rossa.

Venendo alle questioni di merito, le Forze armate, e in particolare l'esercito, necessitano dei professionisti soprattutto per fronteggiare le esigenze di impiego fuori del territorio nazionale, dunque prevalentemente per le operazioni di supporto alla pace. Come è noto, tale impegno, per la fluidità delle situazioni, richiede personale altamente preparato per affrontare situazioni ad alto rischio, ma, nel contempo, molto flessibile per l'impiego fra la popolazione.

La preparazione di base del personale richiede almeno un anno, al termine del quale il personale stesso viene immesso in unità di impiego dove perfezionerà la preparazione per imitazione. Da ciò deriva l'urgenza per l'esercito di reclutare i volontari fino al prossimo anno, per prevedere di impiegarli a partire dal 1° gennaio 2006. Ne consegue che l'istituzione della categoria dei volontari in ferma prefissata di un anno, ai quali è consentito di transitare, al termine dell'anno, nelle forze di polizia, è un controsenso in termini di impiego. Qualsiasi organizzazione, istitu-

zione, azienda, ufficio o esercizio commerciale, nell'assumere personale, prevede un periodo di preparazione o di istruzione, che in termini militari viene definito ferma istruttiva, per distinguerla dalla ferma operativa. Non è prevedibile che un'azienda o un esercizio commerciale assuma addetti o apprendisti limitatamente al tempo necessario per prepararli, anche perché l'apprendistato, e dunque anche la ferma istruttiva, rappresentano un passivo per il bilancio dell'azienda o dell'esercizio commerciale, e dunque anche delle Forze armate.

Una buona regola di organica prevede che la ferma operativa abbia una durata pari ad almeno tre volte quella della ferma addestrativa. Si può accettare che le due ferme siano di pari durata, ma non che quella operativa non esista affatto. Infatti, si può verificare — lo dico per completezza di informazione — che il passivo dell'apprendistato venga pagato da un ente terzo, ad esempio lo Stato, nel caso si vogliano immettere nel mondo del lavoro forze già pronte per la produzione. Tuttavia, non è questo il caso in esame: le Forze armate, e l'esercito in particolare, hanno la duplice necessità di disporre di forze impiegabili dal 1° gennaio 2006 e di non disperdere risorse finanziarie, specie dopo gli ultimi tagli previsti al bilancio. Il disegno di legge in esame, con l'istituzione della ferma prefissata di un anno, prevede che una consistente aliquota dei giovani arruolati il 1° gennaio 2005 lasci le Forze armate il 1° gennaio 2006 per entrare nelle forze di polizia a ordinamento civile e militare.

Di fatto, le Forze armate addestrano questo personale solo per consegnarlo alle forze di polizia. Ritengo che la soluzione minimale sia quella di istituire due categorie di volontari dell'esercito, della marina e dell'aeronautica: la prima categoria comprenderebbe i volontari in ferma prefissata di due anni, la seconda categoria i volontari in ferma prefissata quadriennale. Questa soluzione tende prevalentemente a tutelare le Forze armate.

Altra questione di merito è il « periodo di prova » — lo cito tra virgolette — del sistema e la percentuale di volontari che

possono transitare nelle forze di polizia. Il disegno di legge prevede che il reclutamento nelle forze di polizia — ordinamento civile e militare — avvenga esclusivamente dalle Forze armate a partire dal 1° gennaio 2006 sino al 31 dicembre 2020, e che quindi riguardi il cento per cento dei posti messi annualmente a concorso. Ritengo che sia il periodo temporale di 14 anni sia la totalità dei posti disponibili siano misure eccessive. Penso che un periodo minore, variabile tra i 3 e i 4 anni, e la percentuale del 75 per cento dei posti messi a concorso siano misure mediamente accettabili. Pertanto, la soluzione ottimale — ed è bene che sia chiaro nel testo del disegno di legge, perché non è sufficientemente bene espresso — potrebbe essere quella di prevedere l'inizio del reclutamento nelle forze di polizia a decorrere dal 1° gennaio 2006, per i volontari che abbiano completato la ferma quadriennale, e dal 1° gennaio 2007 anche per quelli in ferma biennale, e che la validità del sistema sia accertata a partire dal 31 dicembre 2009 o al massimo 2011. I posti messi annualmente a concorso a favore del personale volontario delle Forze armate dovrebbe essere pari al 75 per cento dei posti disponibili. Gli aspetti relativi al Corpo militare della Croce rossa potrebbero essere esaminati a parte.

Questa soluzione tende a garantire una maggiore flessibilità nel reclutamento delle forze di polizia, che ripetutamente hanno chiesto di voler riservare una aliquota di posti ai cittadini in possesso dei prescritti requisiti.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Ruzzante. Ne ha facoltà.

PIERO RUZZANTE. Signor Presidente, anch'io condivido il giudizio che hanno espresso il relatore e l'onorevole Angioni sulla svolta epocale, storica che stiamo vivendo con questo provvedimento e con la sua approvazione: oggi si completa definitivamente una delle grandi riforme realizzate dal Governo dell'Ulivo, con un consenso — voglio ricordarlo — pressoché unanime nella passata legislatura, cioè la

fine — o meglio la sospensione — della leva obbligatoria, e si completa con un anticipo rispetto a quella riforma già disegnata dal Governo dell'Ulivo, l'anticipo cioè al 1° gennaio del 2005 rispetto al 1° gennaio 2007, come precedentemente stabilito.

I Democratici di sinistra non possono che essere favorevoli a questa scelta. Voglio anche ricordare che abbiamo anticipato il disegno di legge del Governo con una proposta di legge di iniziativa parlamentare — primo firmatario l'onorevole Minniti —, che proponeva proprio quanto contenuto oggi nel testo in esame, cioè l'anticipo della fine della leva al 1° gennaio 2005.

Si tratta di una svolta epocale che va nella direzione innanzitutto dei giovani, perché corrisponde ad una richiesta che in qualche modo il mondo giovanile aveva avanzato al mondo della politica; va nella direzione delle famiglie dei nostri giovani, che più volte avevano sollecitato una trasformazione del modello di leva verso quello professionale; ma soprattutto realizza l'idea di Forze armate più preparate professionalmente e più in linea con le moderne esigenze della difesa.

In questi oltre cento anni è cambiato il mondo, e soprattutto — concentrandomi sugli ultimi 50 anni di storia repubblicana — paesi oltre il muro di Berlino che, fino a ieri, facevano parte del Patto di Varsavia, ora sono parte integrante dell'Unione europea, e in alcuni casi divenuti *partner* dell'Alleanza atlantica.

Non è solo cambiato il mondo, è anche cambiato il profilo ed il senso delle nostre Forze armate, sempre più impegnate fuori dei territori e confini nazionali all'estero in operazioni di *peacekeeping*. Se non ricordo male, abbiamo oltre 10 mila uomini impegnati in queste ore in più di dieci missioni internazionali.

È evidente, quindi, che il passaggio che abbiamo realizzato è stato quello da un modello costruito su Forze armate di quantità ad uno costruito su Forze armate di qualità. D'altra parte, di fronte alle nuove esigenze (penso al terrorismo, all'uso di armi batteriologiche e chimiche, al passaggio alle testate nucleari, alle fun-

zioni di polizia internazionale, al sostegno ed al ruolo di cooperazione internazionale svolto dalle organizzazioni non governative), si è posta la necessità della trasformazione delle funzioni e del profilo delle nostre Forze armate.

L'obiettivo primario ritengo sia oggi quello di prevenire e di evitare il conflitto. È quindi ovvio che il salto di qualità debba essere evidente e che la professionalizzazione delle nostre Forze armate debba andare nella direzione del conseguimento di questo obiettivo. È ormai superata l'idea della forza fine a se stessa, figlia di una impostazione coloniale da tempo consunta.

Il vecchio modello di difesa, quello che ereditiamo, era elefantiaco, costoso, inutile sotto il profilo della formazione e della difesa del paese, — e credo sia ciò che ha spinto il centrosinistra ad avanzare questa proposta di riforma — e soprattutto è ormai abbastanza palese il fatto che in questi ultimi anni una distanza sempre maggiore si era prodotta tra i giovani e le Forze armate. Molti di loro infatti vivevano l'esperienza dell'anno di servizio militare — poi ridotto a dieci mesi — come di un anno perso, di noia, vissuto con un senso di inutilità, che solo raramente nelle situazioni di emergenza o nelle missioni internazionali, riemergeva nel senso e nel significato di servizio alla patria, quello contenuto nell'articolo 52 della nostra Costituzione.

In qualche modo abbiamo dato risposta alle due esigenze: da un lato quella della modernizzazione delle nostre Forze armate e, dall'altro, di un servizio reso alla patria da parte dei nostri giovani, e che oggi non aveva più le caratteristiche di mezzo secolo fa.

Non è un caso che, negli ultimi anni, il numero degli obiettori di coscienza sia diventato addirittura superiore a quello dei giovani di leva che svolgevano il servizio militare, forse perché nel servizio civile alternativo a quello militare il giovane ritrovava un senso di utilità, di servizio verso la collettività, vicino al territorio nel quale egli viveva le sue esperienze scolastiche e di vita, ma anche di forma-

zione personale: molti giovani erano, e lo sono tuttora, convinti che l'esperienza del servizio civile, in qualche modo, alla fine di quei dieci mesi, lasciasse qualcosa di importante e di acquisito per il resto della vita e della carriera professionale.

Siamo veramente convinti della svolta e della scelta di chiudere l'esperienza della leva obbligatoria, e crediamo che la prospettiva futura debba essere tale da scommettere sulla qualità, l'efficacia e l'efficienza, sull'arricchimento per la ricerca, sul settore civile, sull'utilizzo più consono delle nostre risorse anche economiche, sulla possibilità che anche la scelta militare consenta un reinserimento dei militari nella vita civile.

Non è questa, ovviamente, la sede per discutere della funzione delle Forze armate. Recentemente, questa Camera ha approvato il disegno di legge di conversione del decreto-legge che ha prorogato la partecipazione italiana a missioni internazionali: i partiti dell'opposizione e, in particolare, il gruppo dei Democratici di sinistra e gli altri che si riconoscono nella lista dell'Ulivo si sono espressi a favore di nove missioni su dieci, mentre una critica profonda ha riguardato la missione in Iraq, con riferimento specifico al suo significato.

Ma questa non è neppure la sede per discutere del merito delle missioni. Piuttosto, desidero illustrare la nostra posizione critica in relazione ad alcune modifiche introdotte dal Senato, non senza avere preannunciato che, poiché manteniamo, al riguardo, un giudizio negativo, presenteremo ai relativi articoli, nel prosieguo dell'esame, alcune proposte emendative.

Con il consenso quasi unanime delle forze politiche, la Camera aveva introdotto all'articolo 4 un secondo comma che, nel caso dello straniero o dell'apolide, e ricorrendo particolari condizioni, consentiva di prescindere, ai fini del reclutamento dei volontari in ferma prefissata di un anno, dal requisito della cittadinanza. Si tratta di persone che possono esser ascritte alla categoria che proprio voi della maggioranza avete definito come «italiani nel

mondo». Avete addirittura istituito uno specifico ministero a protezione di coloro che, avendo origini italiane, risiedono in altre zone del pianeta!

Così il ministro della difesa, Martino, come il ministro per gli italiani nel mondo, Tremaglia, avevano assunto precisi impegni. In Argentina, avevano prospettato agli italiani che risiedono in quel paese la possibilità di utilizzare la norma in parola per ritornare nel paese d'origine, per sentirsi parte integrante dello Stato italiano e per contribuire, attraverso il servizio militare professionale, alla difesa di quella che molti di loro riconoscono ancora oggi come la loro patria.

Sinceramente, non abbiamo capito perché il Senato abbia deciso di sopprimere il secondo comma dell'articolo 4, che ci sembrava ispirato a buon senso e che, comunque, subordinava la possibilità di usufruire del beneficio alla ricorrenza di specifiche condizioni. Poiché la riteniamo una norma giusta, ci sembra che la sua soppressione ci faccia fare un passo indietro. Peraltro, in tal modo ci rimangiamo le promesse che alcuni ministri di questo Governo avevano fatto, in terra straniera, agli «italiani nel mondo».

La seconda modifica che non abbiamo compreso è quella relativa alla possibilità di costruire nuovi alloggi di servizio per i giovani volontari.

Se si debba prevedere o meno una normativa *ad hoc* non rappresenta soltanto una questione tecnica, ma un passaggio assolutamente fondamentale: oggi che siamo di fronte ad una svolta epocale e storica — così l'abbiamo definita tutti — non possiamo continuare a pensare al giovane volontario professionista come se si trattasse del giovane di leva; non possiamo ritenere che il volontario professionista possa trascorrere quattro o cinque anni della sua esistenza all'interno di una caserma nelle condizioni in cui hanno vissuto, per tanti anni, i giovani militari di leva!

Noi riteniamo che un piano straordinario per la costruzione di alloggi di servizio sia indispensabile perché non si può pensare di offrire a dei professionisti

le condizioni qualitative che caratterizzano, attualmente, la vita nelle nostre caserme: non sarebbe né serio né dignitoso! Di conseguenza, ritenevamo — e riteniamo tuttora — che l'articolo 16 fosse giusto e andasse mantenuto.

Vi è, poi, sul piano politico, una critica di fondo e più importante. La Camera aveva approvato un emendamento presentato da un gruppo della maggioranza (la Lega Nord) che, con riferimento ai concorsi per il reclutamento del personale nelle carriere iniziali delle Forze di polizia ad ordinamento civile e militare e del Corpo militare della Croce rossa, aveva ridotto al 50 per cento la riserva di posti a favore dei volontari in ferma prefissata di un anno ovvero in rafferma annuale di cui al capo secondo del provvedimento in esame. Il Senato ha introdotto integralmente tale disposizione.

Crediamo vi siano diversi problemi, tra i quali ve ne è uno di tipo costituzionale. Abbiamo Corpi di polizia ad ordinamento civile. In conformità a tale disposizione, qualsiasi giovane che intenda partecipare ad un concorso per diventare poliziotto è obbligato a prestare servizio per un determinato periodo nelle Forze armate in qualità di volontario. Riteniamo che ciò sia sbagliato, illusorio nei confronti dei giovani e ai limiti della frode. Infatti, siamo tutti perfettamente a conoscenza (e dobbiamo assumerci qui ed ora le nostre responsabilità) che a coloro che transitano per un periodo nelle Forze armate come volontari non sarà garantito al cento per cento il posto nei Corpi di polizia, nei Corpi statali. Non vi è alcuna garanzia. Credo che ciò vada detto con chiarezza ai giovani, altrimenti potremmo creare illusioni. Infatti, al completamento dei posti molti giovani resteranno fuori.

Questa norma desta preoccupazioni giacché rischia di far rientrare dalla finestra ciò che è uscito dal portone principale. Di fatto, siamo di fronte ad una leva forzosa. Sono tanti i giovani che decidono di partecipare ai concorsi per l'accesso alle forze di polizia e all'Arma dei carabinieri. Si tratta di numeri straordinari. La stessa cosa non può dirsi per i concorsi nelle

Forze armate (vorrei rilevare questa differenza). Tuttavia, tale sfida non si vince né con uno stratagemma, né con un inghippo. Si vince se sapremo potenziare, con riferimento alle Forze armate, la capacità di attrazione verso il mondo giovanile e dare un significato più alto e più profondo all'esperienza di volontariato nelle Forze armate.

Abbiamo votato, *obtorto collo*, la proposta emendativa della Lega Nord Federazione Padana. Evidentemente, la percentuale del 50 per cento non era sufficiente. A mio avviso, si potevano individuare due strade: stabilire una percentuale più elevata — intorno all'80 per cento — per quanto riguarda l'accesso dei giovani ai Corpi di polizia ad ordinamento civile, senza transitare per un periodo nelle Forze armate come volontari, oppure, in via subordinata, stabilire un termine per questa sperimentazione.

Tutti comprendiamo che si tratta di un passaggio delicato. Ce ne assumiamo fino in fondo la responsabilità; lo abbiamo fatto anche quando è stata avviata questa riforma epocale. Eravamo perfettamente consci delle difficoltà legate al passaggio dalla leva obbligatoria alle Forze armate professionali. Tuttavia, la sperimentazione deve avere un termine. Pensiamo sia giusto indicarlo con chiarezza nel provvedimento. Solleveremo nuovamente tale questione.

Al Senato sono state apportate modifiche che accogliamo positivamente. Il Senato, diversamente dalla Camera, ha approvato il contenuto di una mia proposta emendativa, che proponeva il limite minimo di età di 18 anni per l'arruolamento nelle Forze armate. Da alcuni anni, sto conducendo una battaglia affinché solo i maggiorenni possano entrare nelle Forze armate, anche come volontari. Non si capisce per quale motivo alla Camera era stato previsto che un giovane di 17 anni, al quale viene impedito di possedere il porto d'arma, di sposarsi senza l'autorizzazione dei genitori, di votare e di guidare la macchina, potesse arruolarsi nelle Forze armate. Oggi, a seguito della professiona-

lizzazione, avrebbe potuto svolgere addirittura un ruolo nell'ambito delle missioni internazionali.

C'è una sfida a carattere internazionale alla quale il nostro paese ha aderito: è la battaglia contro i « bambini soldato », per la modifica del Protocollo siglato a New York, la Carta dei diritti del fanciullo, per riportare dai 15 ai 18 anni l'età minima per l'arruolamento.

C'è un problema gravissimo in tutto il pianeta, che riguarda i bambini di sette, otto, dieci anni. È evidente che non è la situazione dell'Italia o dell'Europa, ma ci sono altri paesi nel mondo nei quali i bambini vengono utilizzati per combattere le guerre negli eserciti regolari e irregolari. Aderire a questo Protocollo, portando l'età da 17 a 18 anni, mi pare il minimo per dimostrare che l'Italia sta dalla parte dei diritti civili dei bambini. Sono ben contento che il Senato abbia approvato la mia proposta emendativa. Dubito che qualche collega della maggioranza proporrà un emendamento alla Camera per riportare l'età a 17 anni. Questa è la dimostrazione che aveva ragione la Camera, che si tratta di una norma ragionevole e che era giusto inserirla in questo provvedimento.

Una seconda norma che riteniamo utile e giusta è quella relativa al Corpo nazionale degli alpini. Sia chiaro che non gli diamo lo stesso significato che alcuni colleghi di un gruppo che oggi non è presente (il gruppo della Lega Nord) gli ha attribuito nel dibattito al Senato. Non è una norma che riguarda i giovani del nord. In primo luogo, c'è un'ignoranza relativa alla storia del Corpo nazionale degli alpini, che non è presente solo al nord. In secondo luogo, si tratta di una norma che riguarda tutti i giovani che sceglieranno e decideranno di arruolarsi nel Corpo degli alpini. Credo che sia giusto salvaguardare questo Corpo per la storia, per la tradizione e per il significato importante che ha avuto nella storia d'Italia. Quindi, condividiamo la norma introdotta al Senato, attribuendogli, tuttavia, il significato che è emerso dal corretto dibattito parlamentare.

Infine, un'altra norma che abbiamo condiviso e che è stata recepita attraverso

un ordine del giorno riguarda la fase finale (dall'approvazione di questo provvedimento sino al 31 dicembre del 2004 e i mesi successivi) e gli ultimi coscritti alla leva obbligatoria. Credo che questa fase vada affrontata con una certa disponibilità e capacità di comprendere che, per esempio, i giovani che hanno ottenuto un rinvio per motivi di studio non debbono essere costretti a fare il servizio di leva obbligatorio quando non avranno più la possibilità di rinviarlo per motivi di studio.

Credo che analogo criterio andrebbe applicato ai giovani che attualmente hanno un'occupazione stabile o anche a tempo parziale. Riteniamo di dover sottoporre all'attenzione del Governo, attraverso un ordine del giorno, il recepimento di una norma analoga che possa essere applicata, non per via legislativa, ma in sede di regolamento attuativo e di applicazione per i primi sei mesi ai bandi per l'arruolamento obbligatorio degli ultimi giovani.

Concludo, ricordando che abbiamo ritenuto opportuno presentare alcuni emendamenti. Li sottoponiamo all'Assemblea anche perché oggettivamente ci è stato dato pochissimo tempo per l'esame istruttorio. Vorrei far notare che questo disegno di legge è arrivato alla Camera giovedì scorso; venerdì si è lavorato fino ad una certa ora e oggi, lunedì, è già all'ordine del giorno dell'Assemblea. Quindi, abbiamo avuto poco tempo per discutere all'interno della Commissione una riforma così importante. Credo, quindi, che vadano valutati attentamente i nostri emendamenti, alcuni dei quali riguardano gli aspetti del benessere, i servizi e la questione degli alloggi.

Non affrontiamo attraverso gli emendamenti la questione delle mense e delle indennità, ma è evidente che è centrale il tema della qualità della vita dei militari per garantire una maggiore appetibilità all'idea del volontariato nelle nostre Forze armate.

In secondo luogo, riproponiamo due emendamenti: quello che prevede il 75 per cento di riserve dei posti dei Corpi dello Stato (con una riduzione dal 100 al 75 per

cento) o, in via subordinata, quello che prevede che la sperimentazione si concluda nel 2009.

Ciò perché è vero che il testo del provvedimento prevede, nel 2010, una sorta di verifica, tuttavia non dichiara conclusa la sperimentazione. Si tratta, infatti, di una verifica demandata al Governo, mentre noi riteniamo che, proprio per definire un periodo entro il quale concludere siffatta sperimentazione, il disegno di legge in esame debba prevedere un termine più preciso.

Abbiamo altresì ripresentato, ai fini dell'esame in Assemblea, il cosiddetto emendamento « Italiani nel mondo », perché, a nostro avviso, poter reclutare discendenti in via diretta dei nostri emigrati all'estero rappresenta un arricchimento delle nostre Forze armate.

Vorrei segnalare, infine, che, attraverso la presentazione di un'altra proposta emendativa o, in via subordinata, di un ordine del giorno, riproporremo all'attenzione del Parlamento il tema del servizio civile. Infatti, signor sottosegretario, in questa sede stiamo stabilendo la fine della leva obbligatoria, non la fine della leva militare.

Vorrei osservare che vi è una grave carenza all'interno del disegno di legge in esame, perché non viene spesa una sola parola a favore di un'altra parte di giovani, vale a dire quei circa 30 mila che, nel corso del 2004, hanno optato per il servizio civile, alternativo al servizio militare, ma che si richiama sempre all'articolo 52 della Costituzione (la difesa della patria).

Questi giovani rappresentano una parte importante della leva obbligatoria, e ci preoccupa molto il fatto che tale tema non sia stato affrontato. Attualmente, in Italia sono due le leggi che regolamentano il servizio civile: mi riferisco alla legge istitutiva del servizio civile volontario e quella sull'obiezione di coscienza.

Nel corso del 2004, sono stati 67.800 i ragazzi che hanno presentato la domanda per il servizio volontario o che hanno chiesto di accedere all'obiezione di coscienza. Ebbene, dal 1° gennaio 2005, a causa di tagli di spesa e della riduzione di

30 mila obiettori di coscienza, corriamo il gravissimo rischio di passare da 67.800 giovani in servizio presso le associazioni ambientaliste, l'assistenza sociale, la promozione culturale, le politiche giovanili, la protezione civile e gli enti locali (perché sono queste le attività che svolgono) a soli 15 mila. Al riguardo, vorrei segnalare che gli enti accreditati per impiegare gli obiettori di coscienza erano 11.500, mentre gli enti accreditati per impegnare i volontari nel servizio civile sono appena 1.900.

Vorrei altresì osservare che si è trasformata anche la composizione sociale dei giovani volontari. Infatti, mentre gli obiettori di coscienza provenivano prevalentemente dal nord e gli enti che li impiegavano erano localizzati prevalentemente nel centro-nord del paese, attualmente i giovani del servizio civile volontario sono impiegati per il 21 per cento al nord, per il 30 per cento al centro e per il 48 per cento al sud. Crediamo, pertanto, che occorra porre rimedio a tale situazione. Non avete voluto affrontare tale problema nell'ambito del provvedimento sulla sospensione anticipata del servizio obbligatorio di leva, tuttavia riteniamo che debba essere rapidamente risolto, perché, altrimenti, rischia di morire un'esperienza importantissima.

Sotto questo punto di vista, riteniamo gravissimo che il Governo non abbia previsto, all'interno del provvedimento in esame, una disposizione in grado di garantire anche per il servizio civile una serie di criteri e di modalità di svolgimento di tale servizio e, soprattutto, forme di equiparazione con il servizio professionale nelle Forze armate per quanto concerne eventuali aiuti e sostegni per facilitare, una volta conclusa tale esperienza, un'occupazione; vorrei segnalare, al riguardo, che abbiamo presentato una proposta emendativa in tal senso.

Ci riserviamo, nel corso del dibattito in aula, a seconda anche dell'atteggiamento che sarà tenuto verso i nostri emendamenti e ordini del giorno, di decidere il voto finale dal punto di vista tecnico. Noi siamo e restiamo pienamente favorevoli all'idea dell'anticipo della fine della leva.

Mi associo alle parole del relatore, onorevole Gamba: oggi non sono passati solo 143 anni dall'esperienza della leva obbligatoria per i militari, ma anche 32 anni dall'esperienza dell'obiezione di coscienza, introdotta con una legge del 1972 che ha parificato tale ultima esperienza a quella svolta dai giovani militari. Pertanto, anch'io mi sento in dovere di ricordare quanti sono passati attraverso tale esperienza e hanno contribuito a tenere alti i valori della patria, della difesa e della solidarietà ed hanno portato il nome dell'Italia in giro per il mondo con grande sacrificio e con grande qualità.

Credo che il sacro dovere di difesa della patria, previsto dall'articolo 52 della Costituzione, si sia espresso, in questi anni, attraverso molte forme e ritengo che esse debbano essere tutte ricordate, sia quelle di tipo militare sia quelle di tipo civile (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e della Margherita, DL-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Fontana. Ne ha facoltà.

GREGORIO FONTANA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, oggi, con questo provvedimento, portiamo a compimento una tra le riforme più importanti dell'ordinamento del nostro Stato.

Il Governo Berlusconi si è dato, tra i principali obiettivi della legislatura nel campo della politica di difesa, l'abbreviazione di tale fase di transizione, con la conseguente anticipazione della sospensione degli obblighi di leva al 2005.

Il Senato ha apportato al testo approvato a novembre 2003 da questa Camera alcune modifiche che — di fatto — da una parte confermano il testo originario presentato dal Governo e, dall'altra, introducono alcune positive novità che già in quest'aula erano state sollecitate, con ordini del giorno, anche dal gruppo di Forza Italia.

In particolare, valutiamo positivamente il riconoscimento di specialità dato alle truppe alpine, riconoscimento sia in termini economici sia rivolto a salvaguardare

il carattere territoriale del reclutamento degli alpini. Si è prevista una norma che impegnerà l'esercito a mantenere in ogni regione tipica di reclutamento almeno un reparto di penne nere, a partire dalle regioni dell'arco alpino. La Lombardia — ad esempio — vedrà, grazie a questo provvedimento, il ritorno sul proprio territorio di reparti di alpini.

Signor Presidente, voglio in questa sede richiamare per sommi capi quanto già affermato nei vari interventi in aula ed in Commissione, durante il primo esame di questo provvedimento, cui confermo il convinto sostegno di Forza Italia. Si tratta di una riforma che avrà un significativo impatto sulla vita civile e sociale del paese e non soltanto tra gli uomini delle Forze armate. È una riforma che disegnerà *ex novo* l'organizzazione della difesa nazionale ed offrirà gli strumenti adeguati al nuovo ed importante ruolo che l'Italia sta svolgendo nello scenario internazionale.

Dopo molti anni di discussioni, spesso di natura ideologica, sono caduti definitivamente il totem dell'esercito di leva, diffuso almeno fino alla fine degli anni Ottanta — soprattutto nel pensiero della sinistra, ma non solo — ed il corrispondente tabù che vietava, per assunto teorico, l'adozione di Forze armate professionali, che avrebbero rappresentato un pericolo per la democrazia, mentre, per contro, la leva obbligatoria avrebbe consentito l'antidoto alle pulsioni golpiste dei militari. Se l'esercito è di popolo — era il ragionamento, un po' semplicistico — non andrà mai contro il popolo.

Negli anni Ottanta, quando ero presidente della gioventù liberale italiana, noi liberali conducevamo, quasi del tutto isolati, assieme ai giovani della destra, la battaglia per l'abolizione dell'esercito di leva e la nascita di Forze armate professionali. Allora venivamo tacciati della peggiore accusa che può essere rivolta ad un liberale: essere condiscendente con l'opzione di un regime militare.

A nulla valeva, in quegli anni, sottolineare due fatti politici e storici incontrovertibili: che la maggior parte dei *putsch* militari della storia contemporanea è stata

condotta da eserciti di leva e che i paesi a più lunga tradizione democratica, in cui non si è mai nemmeno ventilata l'ipotesi di interventi autoritari delle Forze armate nella vita politica delle istituzioni, si erano dotati, da tempo, di Forze armate a reclutamento esclusivamente o prevalentemente volontario.

Oggi, fortunatamente, totem e tabù sono caduti e voglio dare atto alla sinistra o, almeno, alla parte più consistente di essa di aver rovesciato le proprie posizioni. Infatti, il primo passo di questa trasformazione è stata l'approvazione della legge n. 331 del 2000 avvenuta nella scorsa legislatura.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel secondo dopoguerra, fino agli anni Settanta, la leva ha svolto anche un'importante funzione di socializzazione tra i giovani. Persone provenienti da luoghi diversi e, spesso, isolati avevano l'opportunità di incontrarsi, condividere momenti di formazione e crescita comuni, occasioni di conoscere il mondo. « Ha fatto il soldato » si diceva un tempo di chi mostrava la conoscenza di luoghi, usi e costumi lontani. Per molto tempo la leva obbligatoria è stato uno strumento straordinario di costruzione dell'unità nazionale.

Con la modernizzazione della società, la scolarizzazione di massa, lo sviluppo delle comunicazioni, la leva ha perso definitivamente questa funzione ed è stata percepita da intere generazioni come un insopportabile obbligo, una tassa sulla gioventù, un contributo che sottrae uno o due anni di vita utile da dedicare al lavoro o allo studio. Una tassa molto più onerosa di quelle che gravano sul reddito, perché sottrae non una parte del proprio avere, ma del proprio essere. Milioni di giovani hanno dovuto tenere conto di questo ostacolo nel dipanarsi dei loro progetti di vita con l'angoscia di un anno o alcuni mesi buttati via senza imparare nulla di utile o formativo. Né era pensabile che in un anno (o addirittura meno) di ferma coscritta le forze armate potessero fornire un qualsiasi addestramento, considerato il livello attuale di complessità tecnologica e organizzativa della difesa.

Accanto a questa conquista di libertà la riforma consegue un altro obiettivo cruciale: l'Italia si dota finalmente di un dispositivo di difesa all'altezza delle nuove responsabilità e del nuovo ruolo che il nostro paese sta assumendo nello scenario internazionale. La difesa nazionale non è più difesa dei confini orientali, della soglia di Gorizia, come si diceva un tempo. Le minacce alla pace non vengono più dall'Europa. Il crollo del comunismo europeo ha messo la parola fine sulla minaccia militare sovietica. Oggi l'Europa intera, occidente ed oriente, sta percorrendo un cammino di integrazione, unità e pace dopo la terribile guerra dei Balcani, ultimo lascito del comunismo.

Le minacce alla pace, alla libertà, alla sicurezza del mondo vengono oggi dal terrorismo internazionale e dagli Stati canaglia che lo alimentano. Non abbiamo più conflitti di confine o territoriali, ma un conflitto diffuso che nell'11 settembre ha raggiunto il suo apice con un atto di guerra terroristica sul suolo degli Stati Uniti.

L'Italia, grazie all'azione del Presidente Berlusconi, ha conquistato una posizione di primo piano nella difesa della pace e della sicurezza e ha visto crescere responsabilità e prestigio internazionali. Già oggi, grazie all'opera delle nostre Forze armate e dei suoi reparti costituiti da professionisti, l'Italia è un paese esportatore di pace. Con Forze armate totalmente professionali questo ruolo non potrà che crescere e diventare più incisivo.

Vi è, infine, un ultimo aspetto importante della riforma: la sua ricaduta sulla formazione dei corpi dedicati alla sicurezza interna. Chi vorrà intraprendere una vera carriera nello Stato in forze come la polizia, i carabinieri o nelle altre forze dell'ordine avrà a disposizione un percorso formativo e selettivo certo, una formazione degna del nome. Dai nuovi volontari emergeranno professionisti validi nelle Forze armate, nei corpi di sicurezza dello Stato e, più in generale, nel mercato del lavoro.

Affermazione delle libertà individuali, modernizzazione del sistema di difesa, nuove opportunità di lavoro al servizio

dello Stato: questi sono gli obiettivi che la riforma raggiunge. I liberali li avevano messi in agenda più di vent'anni fa; oggi, grazie all'iniziativa del Governo Berlusconi, all'impegno del ministro Martino, al sostegno di Forza Italia e della Casa delle libertà, sono lieto che questi obiettivi siano condivisi da una larga maggioranza delle Camere (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Santino Adamo Loddo. Ne ha facoltà.

SANTINO ADAMO LODDO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghi, anche noi del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo ci associamo al lavoro svolto dal relatore Gamba, anche se non possiamo non dire che l'«approdo» all'esame in terza lettura della Camera di questo disegno di legge ci porta doverosamente a ricordare il lavoro svolto nella scorsa legislatura dal Governo di centrosinistra, per porre in essere una delle riforme epocali della nostra storia repubblicana.

Infatti, con l'autorevolezza che solo lui aveva, l'allora ministro della difesa Beniamino Andreatta fu artefice dell'abolizione della leva obbligatoria e dell'avvio della professionalizzazione delle nostre forze armate.

Il ministro Andreatta, con il suo prestigio, che tutti gli riconoscevano, e con le intuizioni geniali avvalorate da studi e riflessioni approfondite anche in chiave internazionale, comprese appieno il valore fondamentale e l'importanza di dare all'Italia un esercito professionale ed un sistema di difesa organico e maggiormente adeguato a quello che era ed è il ruolo del nostro Paese sulla scena internazionale.

Non esitò quindi a varare la riforma della leva, che giunse al traguardo nel 1998; non fu una riforma facile, ma l'«aggancio» all'Europa non poteva e non può tuttora ridursi soltanto alla moneta unica. Occorreva iniziare a pensare ad una politica di difesa in chiave europea e alla definizione di un quadro comune per le

politiche della sicurezza, di cui quello della difesa è un aspetto strettamente collegato ed imprescindibile.

Da allora, è stato proprio a partire dall'azione dei governi di centrosinistra che si è avviata l'idea di costituire un vero esercito europeo. Ad esempio, a Bruxelles, nel 2000, con l'accordo sottoscritto dal ministro Mattarella, fu prevista la prima forza rapida di intervento europea composta da 60 mila uomini.

Tutti abbiamo la consapevolezza di quanto sia importante che oggi l'Europa assuma una maggiore autorevolezza in politica estera. In Iraq, ma prima ancora nei Balcani ed in Afghanistan, l'Europa purtroppo è sempre stata costretta ad inseguire gli avvenimenti e non ad essere guida anche dei processi diplomatici, per una sua carenza politico-militare.

Nel cuore della nostra Europa, siamo stati impotenti di fronte agli eccidi che si consumavano, ad esempio, nella ex Jugoslavia; purtroppo, la diplomazia necessita anche di un'autorevole politica di difesa, in grado di supportare la capacità di iniziativa della stessa cancelleria.

Si badi bene che non si tratta di dire che la difesa equivale ad una politica di guerra; anzi, tutt'altro! Nel rispetto pieno della nostra Costituzione, e in particolare in accordo con l'articolo 11 della Costituzione, che prevede che l'Italia ripudi la guerra, l'accezione corretta di tale impostazione deve essere intesa non certo come privazione di una politica di difesa comune da costruire con gli altri *partner* europei.

La strada, lo sappiamo, è lunga ed anche difficile: noi il progetto di una politica di difesa comune non lo abbiamo ancora realizzato, anche perché non abbiamo oggi alla guida del nostro Paese una coalizione che creda pienamente nel futuro dell'Europa.

Di questo avvertiamo tutta la mancanza: è una lacuna che spesso ci costringe a « stare a rimorchio » — ed uso un termine un po' forzato per dare l'idea di quello che sto per dire — degli Stati Uniti d'America.

A tutti noi è nota la disparità di investimenti nel settore della difesa, nel rapporto con gli Stati Uniti: sappiamo bene che per le nostre culture europee ed occidentali è difficile accettare, nella pubblica opinione, l'idea di investire sulla difesa rispetto ad altri canali della spesa pubblica. Lo abbiamo visto in merito anche alla manovra di aggiustamento dei conti pubblici, che il Governo ha appena varato, con voto di fiducia, e con la quale ha aumentato le tasse sulle case e sul bollo per dimezzare i tagli quantificati, all'inizio, in un miliardo e 800 milioni di euro al Ministero della difesa.

È comunque altrettanto vero che l'11 settembre ha mutato una serie di chiavi di lettura anche rispetto alle tematiche della difesa in senso stretto. Lo disse il nostro presidente Rutelli, affermando che occorre sottrarre alla rigidità dei vincoli di bilancio le spese per la difesa.

Una richiesta reale perché il tema della sicurezza è un tema importante per la democrazia. Ma il settore della difesa — vale la pena ricordarlo — è anche un'importante voce per l'industria italiana, per quella di grandi dimensioni, per la ricerca scientifica e per l'occupazione.

In questo settore gravitano le ultime grandi industrie di cui dispone l'Italia. Questo Governo che aveva fatto delle Forze armate, della sicurezza e della difesa uno dei principali cavalli di battaglia, in tutta la sua drammaticità ha fallito. Il rapporto spesa-PIL nel bilancio della difesa è di fatto diminuito anche dopo i tagli di oltre un miliardo di euro nella manovra di pochi giorni fa. Eppure il ministro Martino, fin dal primo giorno del suo insediamento, aveva detto che questo Governo puntava all'1,5 per cento del rapporto spesa-PIL e continuamente, con coerenza, lo ha ribadito fino a poche settimane fa, cioè fino a quando non sono emersi i buchi di bilancio e le voragini aperte dalla dissennata politica economica dell'ex superministro Tremonti.

Il ministro Martino aveva anche parlato della possibilità di legare il bilancio della difesa all'andamento del PIL: di questi tempi non sarebbe una grande cosa. Vi è

però un dato politico indiscutibile: oggi in Italia si spende meno dell'1 per cento in politiche per la difesa. L'Italia è il paese che spende meno in tale settore, anche a livello europeo.

Ho volutamente fatto tale ampia premessa per inquadrare il provvedimento cui questo ramo del Parlamento si appresta a dare il via libera definitivo cambiando, in un certo modo, il nostro paese. Si tratta di un provvedimento su cui noi dell'opposizione abbiamo sempre mostrato la nostra disponibilità in via di principio. Noi — e mi riferisco in particolar modo alla Margherita, ma anche ai DS e allo SDI — abbiamo sempre auspicato l'anticipo dell'entrata in vigore dell'abolizione della leva rispetto al 2007, termine iniziale previsto dalla riforma del 1998.

Nelle leggi finanziarie varate dal vostro Governo in sede di discussione in Commissione e in aula per tre anni abbiamo sempre presentato una serie di proposte organiche sotto forma di emendamenti che andavano in questa direzione. Tali emendamenti sono stati puntualmente bocciati. Ora siamo al dunque, ma, come spesso accade, ad intenzioni pur giuste il Governo fa seguire atti parlamentari contraddittori che creeranno altre difficoltà al momento della loro applicazione.

In prima lettura alla Camera ricordo che troncaste il dibattito in Commissione e constatammo un atteggiamento del Governo e della maggioranza assolutamente non aperto e piuttosto rigido sui punti qualificanti proposti dall'opposizione. In terza lettura, con una verifica aperta, con un Governo che naviga a vista in tutti i settori, anche questa volta il dibattito sarà monco e nei tempi non inadeguato ad affrontare un passaggio cruciale per il futuro delle Forze armate nel nostro paese.

Siamo convinti che il legislatore abbia un compito fondamentale: il Parlamento, le discussioni, il confronto con l'opposizione non sono una perdita di tempo, ma un modo per migliorare ciò che per sua natura è perfettibile. Noi della Margherita esprimiamo preoccupazioni rispetto ad una eccessiva sottovalutazione da parte del

Governo delle problematiche connesse al nuovo scenario del sistema di difesa nazionale. Si tratta di sottovalutazioni che vanno dall'organizzazione alla formazione, all'incentivazione del reclutamento delle Forze armate; sottovalutazioni che investono, inoltre, la capacità di reclutamento.

Oggi possiamo dire che la sperimentazione del modello delle Forze armate professionali può funzionare e consentire all'Italia di avere un'organizzazione della difesa efficiente ed efficace in termini di uomini e di mezzi, ma sono indispensabili investimenti, a partire dalle risorse umane.

L'impegno delle Forze armate in missioni internazionali sotto l'egida dell'ONU o in base agli accordi internazionali per il mantenimento e il ripristino della pace e la partecipazione ad operazioni di soccorso alle popolazioni esposte ad eventi bellici sono stati il banco di prova più severo che ha dato l'opportunità di dimostrare, riscuotendo il plauso incondizionato della comunità internazionale, il livello di efficienza e di capacità operativa raggiunto dalle nostre unità militari. Non a caso siamo il terzo paese del mondo per il numero di contingenti militari impegnati in missioni internazionali. Sono infatti oltre 9 mila i militari impegnati in tali missioni che rendono lustro al paese in maniera indiscutibile rispetto al Governo in carica.

Le Forze armate sono un patrimonio del paese a prescindere dalla maggioranza che governa. Esse appartengono alla Costituzione ed ai cittadini. Perciò in questo momento rivolgiamo un saluto ed esprimiamo solidarietà ai nostri militari impegnati nel mondo. A questi gravosi impegni vanno aggiunti quelli che sistematicamente, ormai da tempo, sono disposti all'interno dei nostri confini per la sorveglianza ed il controllo del territorio, anche nella lotta al terrorismo, laddove il personale militare viene posto a disposizione dei prefetti, in stretto coordinamento con le forze di polizia per il controllo e la sicurezza. Il modello professionale, dunque, funziona e le nostre istituzioni militari hanno dimostrato di poterlo gestire con eccellenti risultati.

L'ultima conferenza intergovernativa ancora non ha sciolto i tanti dubbi che gravano sul futuro di un esercito europeo. Si tratta di una necessità che si avverte sempre di più di fronte agli scenari internazionali, appunto per rafforzare un'autonomia operativa e collaborativa con gli USA, ma che non sia in chiave di mera subalternità.

Faccio presente che la riforma della quale stiamo discutendo si è resa necessaria anche per il riferimento del bacino di reclutamento della leva, che ormai risulta fortemente condizionato dall'alto numero di adesioni al servizio civile, che sta affermando una propria identità del tutto indipendente dalla leva obbligatoria. È quindi evidente che il passaggio ad un sistema professionale è irreversibile e il periodo di transizione molto ampio avrebbe finito per rallentare gli stessi processi di ristrutturazione, con il rischio di avere ibridi non efficienti e non efficaci, anche sotto il profilo della professionalità e dell'operatività.

Vi sono quindi tutte le condizioni di utilità e di opportunità per accelerare la trasformazione delle Forze armate in senso totalmente professionale. Per realizzare tale obiettivo è però necessario intervenire in più direzioni, per garantire alle Forze armate una disponibilità adeguata per quantità e qualità di volontari in ferma. Per fare ciò, a nostro giudizio assume particolare importanza il meccanismo di reclutamento che si sceglie. Bisogna evitare che l'arruolamento rappresenti solo l'ultima *chance* per coloro che non riescono a trovare un'altra collocazione professionale o, peggio, una sorta di ammortizzatore sociale contro la disoccupazione (un rischio molto concreto). Bisogna infatti guardare con preoccupazione ai dati attuali sulla percentuale di volontari. Essi vengono soprattutto dalle regioni del sud e dalle isole, che hanno un'incidenza del tasso di disoccupazione molto più elevata rispetto alle regioni del nord. Non possiamo avere un esercito professionale marcatamente regionalizzato, perché esso non sarebbe un embrione sano per il futuro esercito europeo.

Noi dobbiamo continuare ad avere un esercito professionale caratterizzato per la sua « nazionalità » interterritoriale ed interclassista. Per fare questo, occorre che il servizio militare professionale sia appetibile ed eserciti un interesse vero e non « costretto » per chi lo vuole scegliere. Nelle Forze armate si entra a far parte di una comunità, che deve continuare a riconoscersi nei valori assoluti della Costituzione. Si tratta sempre delle Forze armate del nostro paese e della democrazia sancita dalla nostra Costituzione. L'esercito professionale deve di per sé rappresentare una formidabile opportunità di formazione, crescita e specializzazione professionale, tale da valorizzare e promuovere le capacità di lavoro professionale, non solo subordinato ma anche autonomo ed imprenditoriale, dei militari di carriera al termine della loro permanenza nelle Forze armate.

Per quello che riguarda l'aspetto economico, attualmente il personale in ferma volontaria non percepisce uno stipendio, ma soltanto una paga giornaliera. Tale paga, volta a compensare esclusivamente le giornate di effettiva presenza presso i reparti, è peraltro determinata in misura inferiore rispetto a quanto offerto in altri settori delle istituzioni pubbliche, che quindi assorbono parte consistente dei giovani disponibili all'arruolamento. Nel corso della prima lettura del provvedimento, noi della Margherita avevamo presentato insieme ai Democratici di sinistra una proposta di legge abbinata, ma non vi è stata neppure la possibilità di fare un comitato ristretto, essendo stato adottato come testo base il testo del Governo. Sappiamo che è stata questione di regolamento, ma nulla avrebbe impedito di essere maggiormente disponibili ad un confronto.

Del resto, si tratta di un provvedimento sul quale sapevate e sapete anche oggi di non incontrare, né alla Camera né al Senato, un pregiudizio, in quanto l'obiettivo era ed è condiviso. Invece è sulle modalità che si registrano idee diverse ed era su quelle nostre proposte che si poteva giungere ad una sintesi migliore proprio in

Parlamento. Siamo sorpresi di alcune rigidità inspiegabili ed anche se al Senato avete introdotto delle correzioni, in realtà lo avete fatto perché preoccupati delle conseguenze politiche che si potevano registrare, come sempre, all'interno della vostra maggioranza, tra chi, come il ministro Martino, pensava a reparti di neoascari e chi, come la Lega, era lungi dal prevedere tale possibilità.

Resta ancora sancito il vincolo del servizio militare come requisito per l'accesso alle forze di polizia, permanendo quindi un elemento di obbligatorietà che appare in netto contrasto con i principi costituzionali. L'obbligatorietà del preventivo servizio militare rischia di accentuare gli squilibri territoriali del paese, considerando il dato ineludibile ed indiscutibile che il bacino al quale attingeranno le Forze armate sarà costituito soprattutto e prevalentemente da giovani meridionali. Noi siamo disposti anche a prevedere il principio dell'obbligatorietà, purché esso abbia un'applicazione limitata nel tempo, considerando tale delega come una soluzione straordinaria e temporanea, legata alla difficile fase di transizione. In questo, è evidente la nostra costruttività, in quanto abbiamo proposto che il meccanismo dell'obbligatorietà abbia una validità limitata al 31 dicembre 2009 e non si estenda sino al 31 dicembre 2020. Tra l'altro, con un'obbligatorietà così prolungata nel tempo, sarebbe ancora più grave se non fossero messi a concorso posti non coperti durante l'anno dai volontari delle Forze armate.

Vi sono però anche altri problemi. Ci interroghiamo, ad esempio, su cosa accadrà nella riorganizzazione dell'attuale rete delle caserme sul territorio nazionale. Dobbiamo evitare che venga disperso un patrimonio di storia e di dislocamenti operativi in termini di sicurezza per il paese. La riorganizzazione deve prevedere il mantenimento in ogni regione di una caserma militare e di altre infrastrutture logistico-operative per evitare una concentrazione non funzionale dell'apparato mi-

litare. Siamo contrari a razionalizzazioni selvagge che deprimono e non aiutano la nascita di un esercito professionale.

Noi chiediamo al Governo l'impegno a ristrutturare le caserme, tenendo conto che dovranno ospitare persone che non si fermano più soltanto pochi mesi e che appartengono a sessi diversi, quindi con esigenze del tutto nuove rispetto al passato. Ripeto, contestiamo ogni razionalizzazione selvaggia del patrimonio di caserme nel paese e vogliamo tutelare la presenza di una struttura militare e di una caserma per ogni regione. Avverto con disagio quanto sta accadendo in diverse regioni, con il rischio di soppressione di tante caserme che sono la storia del nostro paese e simboleggiano il valore di una comunità nazionale, di un'integrazione che ha anche nelle Forze armate il suo valore di unità.

Il servizio militare — non dimentichiamolo — è stato anche il modo negli anni passati per permettere l'integrazione nazionale, per l'unità declinata con persone del nostro paese, per consentire a tanti giovani che restavano isolati per condizioni economiche e sociali di conoscere altri posti della nostra Italia.

Ricordiamo al Governo, inoltre, che, nella scorsa legislatura, il Parlamento approvò all'unanimità una risoluzione che impegnava il Governo ad investire nella realizzazione di cinque nuove caserme, tutte nel Mezzogiorno.

Ormai, la nuova frontiera non è più l'est europeo, soprattutto dopo l'allargamento dell'Unione. Ad essere cambiata è la geografia politica dell'Europa e il Mediterraneo è diventato il vero confine per l'Italia e soprattutto per la stessa Europa, rispetto, ad esempio, a paesi del nord Africa e del Medio oriente.

Per tali motivi, non comprendiamo decisioni che mirano solamente a smantellare, senza ocularità, le nostre caserme e le nostre strutture militari. Abbiamo poi l'esigenza di promuovere l'arruolamento, ma questo si può fare attraverso adeguate misure incentivanti sia per l'ingresso sia per accompagnare l'eventuale uscita in maniera meno traumatica possibile.

Non si può chiedere a ragazzi di entrare con tanta speranza per poi utilizzarli per un compito importante e quindi scaricarli in una fascia di età critica, nella quale trovare un'occupazione diventa difficile, soprattutto se consideriamo la loro prevalente provenienza meridionale ed isolana. Abbiamo la necessità di avere persone preparate, militari forti e soprattutto persone pensanti. Vogliamo consentire la scelta del servizio militare volontario anche a quei giovani che intendano contemporaneamente proseguire gli studi, ma che possono trovarsi in condizioni economiche che non consentono con facilità tale scelta.

Noi vogliamo che le Forze armate non diventino sfogo solo per le marginalità. A questi giovani vogliamo vengano riservate borse di studio che consentano di completare il ciclo delle scuole medie superiori o quello universitario, senza oneri da parte loro. È chiaro che ciò assicurerà alle Forze armate anche l'ingresso di una fascia di popolazione che ha tra i propri obiettivi anche quello di migliorare la propria formazione culturale e professionale.

Dobbiamo consentire poi fuoriuscite indolori e non traumatiche dal punto di vista sociale. Per quanto concerne il problema del collocamento al lavoro con forme agevolate per i volontari congedati senza demerito ci si può, a nostro avviso, avvalere utilmente, ad esempio, della previsione di consentire all'amministrazione della difesa di ricorrere a risorse esterne per il soddisfacimento delle sue necessità tecniche e logistiche, agevolando imprese o aziende cooperative che risultino formate in gran parte proprio dal personale congedato (lo avevo rilevato in modo forte anche in Commissione difesa ed il presidente della suddetta se lo ricorderà senz'altro).

Noi continuiamo a credere nelle nostre proposte, come, ad esempio, nella modifica delle norme che disciplinano il profilo di carriera dei volontari, le condizioni di reimpiego ed il transito nel ruolo dei sergenti, migliorandone lo stato giuridico e le condizioni di avanzamento.

È del tutto evidente che la sospensione anticipata del servizio di leva obbligatoria va esaminata e discussa anche per gli effetti diretti o indiretti che avrà sul servizio civile volontario. Se c'è preparazione reale e vera, se anche questa scelta viene considerata dal Governo realmente parificata, allora questo provvedimento sarebbe stata la sede opportuna per inserire meccanismi tali da non creare disservizi e rischi alla tenuta di un servizio ormai imprescindibile per le nostre comunità.

Tutti sappiamo che interi settori dell'assistenza alle fasce deboli e ai servizi alle persone sono affidate al servizio civile. Considerata la disattenzione con cui si muove il Governo su questi temi, si rischiano gravi conseguenze che, alla fine, andranno a colpire i più bisognosi. Già quest'anno avete diminuito le risorse stanziare per gli enti che impiegano i ragazzi del servizio civile. Un taglio che colpisce i giovani, ma soprattutto i programmi che gli enti hanno predisposto nel campo dell'assistenza, della protezione civile e della rete di solidarietà. Crediamo che non si possa ignorare questo problema, che si accentuerà sempre di più nei prossimi anni, nonostante vi sia una espansione enorme della domanda. Facciamo attenzione, perché stiamo parlando di una fondamentale infrastruttura morale fondata sulla solidarietà!

Infine, vorrei affrontare in questa discussione sulle linee generali una vera emergenza per i militari, già richiamata in precedenza, ma su cui vale la pena di soffermarsi nuovamente: il problema della casa. La questione casa, infatti, è un tema importante per incentivare la permanenza nelle Forze armate. Pensate al disagio di persone che, per motivi di servizio, devono spostarsi o devono trovare una sistemazione confortevole per sé e per la propria famiglia. Non si è fatto che un gran parlare di cartolarizzazione di immobili della difesa, per fare cassa e con risultati marginali, se si è stati costretti a prevedere tasse e si è ignorato invece la prospettiva e le dinamiche legate alla professionalizzazione delle Forze armate. Avevamo pro-

posto una riserva congrua e adeguata di edilizia pubblica residenziale a sostegno dei militari e delle loro famiglie. Non si può non dare un supporto a chi fa una scelta di vita di tale genere.

Infine, prima di concludere, vorrei cogliere l'occasione per affrontare il tema, di scottante attualità, dell'uranio impoverito. È di questi giorni la notizia del ricovero di 19 militari che erano stati missione in Iraq. Nel corso della discussione per la proroga delle missioni internazionali abbiamo lungamente dibattuto su questo delicatissimo tema. Le troppe malattie, le troppe morti che si riscontrano meritano una risposta da parte del legislatore; infatti, non può essere solo la magistratura ad occuparsi di questo problema. Chiediamo un impegno serio e vero per scoprire scientificamente le conseguenze sulla salute di certi armamenti. Non possiamo chiudere gli occhi di fronte a questi drammi che colpiscono ragazzi giovani e le loro famiglie. In questo dibattito, che riguarda il futuro delle nostre Forze armate, non possiamo ignorare quanto avviene.

Questi sono gli aspetti che più ci stanno a cuore e sui quali continuiamo la nostra battaglia. La Margherita, quale forza autenticamente riformatrice, non può che salutare positivamente l'anticipo al 2005 della riforma fatta dall'Ulivo, in quanto ciò vuol dire che quella riforma ha dato buoni risultati, ma non può non sottolineare le lacune e i vuoti che permangono nel presente testo che, sicuramente, sarebbe potuto essere migliore sotto molti punti di vista, a partire dalla gratificazione economica e professionale dei militari. Possiamo dire che la riforma va avanti, ma non possiamo dire che è la miglior riforma possibile, perché è ancora troppo parziale e limitata nella sua prospettiva, che non ha quel respiro europeo che ci saremmo attesi.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

**(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 4233-B)**

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Gamba.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*. Signor Presidente, approfitto dell'opportunità della replica per dar conto di una questione, inserita dalla I Commissione nel parere formulato alla Commissione difesa sotto forma di condizione, riecheggiate in diversi interventi, in particolare in quelli svolti dagli onorevoli Angioni, Ruzzante e Loddo. Mi riferisco alla previsione del requisito della prestazione del servizio militare nella forma della ferma prefissata almeno annuale per l'accesso ai livelli iniziali delle carriere permanenti dei vari corpi di polizia.

Su tale previsione si sono incentrate le censure di alcuni colleghi, nonché del Comitato pareri della I Commissione (Affari costituzionali) che ha ritenuto il testo dell'articolo 16, primo comma, non corrispondente alle disposizioni degli articoli 51 e 52 della Costituzione e del cosiddetto principio della ragionevolezza, elaborato in più occasioni da parte della Corte Costituzionale.

In realtà, a parere del relatore, il problema non è opportunamente posto e la stessa IV Commissione (Difesa), nel corso del suo esame, pur accelerato, ha deliberato di non ottemperare alla condizione posta dalla I Commissione. Non si è infatti ritenuto — e già il Parlamento aveva in tal modo proceduto, respingendo due diverse questioni pregiudiziali di costituzionalità sia alla Camera che al Senato — che il requisito della prestazione del servizio militare per l'accesso alle carriere di polizia, sia per quanto riguarda l'ordinamento militare che per quello civile, costituisca una violazione del principio sancito dall'articolo 52 della Costituzione. Ricordo che tale articolo prevede la possibilità per tutti i cittadini di ambo i sessi di accedere agli uffici pubblici in condizioni di eguaglianza.

La prestazione del servizio militare, infatti, non costituisce motivo di discriminazione, perché allora costituirebbe analoga discriminazione la laurea in giurisprudenza per accedere tramite concorso alla carriera in magistratura e così via.

PRESIDENTE. Concluda, onorevole Gamba.

PIERFRANCESCO EMILIO ROMANO GAMBA, *Relatore*. Quindi, il requisito non viola il principio di uguaglianza nell'accesso ai pubblici uffici e, oltretutto, è già presente nelle disposizioni che attualmente regolamentano l'accesso nelle forze di polizia.

Non si è quindi ritenuto di ottemperare a tale condizione né, tantomeno, riteniamo che ciò violi l'articolo 52 della Costituzione, relativo al sacro dovere della difesa della patria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

COSIMO VENTUCCI, *Sottosegretario di Stato per i rapporti con il Parlamento*. Signor Presidente, volevo brevemente ricordare che il sottosegretario Cicu avrà modo domani di chiarire alcuni aspetti dibattuti in sede di discussione generale, anche inerenti al servizio civile, comparto la cui delega è affidata al ministro Giovanardi. Ribadisco altresì che tale comparto avrà tutta la nostra attenzione, in quanto riguarda direttamente i nostri giovani.

**(Annunzio di una questione pregiudiziale
— A.C. 4233-B)**

PRESIDENTE. Avverto che è stata presentata dai deputati Boato ed altri la questione pregiudiziale per motivi di costituzionalità n. 1 (*vedi l'allegato A — A.C. 4233-B sezione 1*), che sarà discussa e votata in altra seduta.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Modifica nella composizione della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse.

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente del Senato, in data 22 luglio 2004, ha chiamato a far parte della Commissione parlamentare di inchiesta sul ciclo dei rifiuti e sulle attività illecite ad esso connesse il senatore Lucio Zappacosta, in sostituzione del senatore Oreste Tofani, dimissionario.

**Ordine del giorno
della seduta di domani.**

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 27 luglio 2004, ore 10,30:

1. — *Seguito della discussione del disegno di legge* (previa votazione di una questione pregiudiziale):

S. 2978 — Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 maggio 2004, n. 136, recante disposizioni urgenti per garantire la funzionalità di taluni settori della pubblica amministrazione. Disposizioni di delega legislativa e di proroga di termini (*Approvato dal Senato*) (5150-A).

— *Relatore*: Carrara.

2. — *Seguito della discussione del disegno di legge*:

Norme in materia pensionistica e deleghe al Governo nel settore della previdenza pubblica, per il sostegno alla previdenza complementare e all'occupazione stabile e per il riordino degli enti di previdenza e assistenza obbligatoria (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (2145-B).

— *Relatore*: Maninetti.

3. — *Seguito della discussione del disegno di legge* (previa votazione di una questione pregiudiziale):

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 (*Approvato dalla Camera e modificato dal Senato*) (4233-B).

— *Relatore*: Gamba.

La seduta termina alle 17,15.

TESTO INTEGRALE DELL'INTERVENTO
DEL DEPUTATO LUIGI MARTINI IN
SEDE DI DISCUSSIONE SULLE LINEE
GENERALI DEL DISEGNO DI LEGGE DI
CONVERSIONE N. 5152

LUIGI MARTINI. Il decreto-legge sottoposto oggi al nostro esame per la sua conversione in legge autorizza il Ministero dell'economia e delle finanze a concedere la garanzia irrevocabile ed incondizionata dello Stato a favore di Alitalia, in relazione ad un prestito ponte di un ammontare massimale di 400 milioni di euro da contrattare sul mercato bancario, garantendo l'adempimento da parte della compagnia delle obbligazioni principali ed accessorie ivi compresi gli eventuali debiti conseguenti alla revoca di pagamenti effettuati da Alitalia.

Alitalia si trova oggi in una situazione di emergenza economica e finanziaria che rende necessaria la conversione di questo decreto-legge al fine di garantire la continuità delle attività dell'azienda per i prossimi mesi ed evitare la sua liquidazione. Si tratta quindi nell'immediato di una operazione di salvataggio dell'azienda, presupposto essenziale per avviare un successivo percorso di ristrutturazione e di rilancio della prima compagnia aerea italiana sia in termini di passeggeri trasportati, che di flotta e fatturato.

Questa situazione di emergenza economica e finanziaria è direttamente riconducibile all'impossibilità di attuare il piano

industriale 2004-2006, approvato nel suo complesso dalla società ad ottobre 2003, quando la società disponeva ancora di riserve di liquidità pari a 800 milioni di euro.

Infatti, il piano industriale 2004-2006 ha incontrato dall'inizio una durissima opposizione sindacale, che si è in più riprese tradotta in azioni che hanno portato anche al completo blocco dell'operativo della società. Inoltre, le misure di riordino e sostegno del settore del trasporto aereo previste dal piano (i cosiddetti « requisiti di sistema ») non hanno trovato attuazione. Peraltro, sono perdurate, ed in certi casi si sono aggravate, le criticità sia di scenario macroeconomico complessivo (in particolare, stagnazione dell'economia e incrementi dei prezzi petroliferi) sia di settore (segnatamente erosione dei ricavi unitari, nonché eccesso di capacità e concorrenza dei vettori *low cost*).

Questa situazione ha provocato un fortissimo deterioramento dei risultati reddituali dell'azienda e l'erosione quasi totale delle sue disponibilità di cassa.

Il nuovo vertice aziendale, insediatosi lo scorso maggio, ha subito identificato come unica soluzione in grado di assicurare sia la continuità aziendale che il rilancio dell'azienda, il reperimento di adeguate risorse finanziarie attraverso la concessione di un prestito ponte di 400 milioni di euro e l'elaborazione di un nuovo piano industriale incisivo e capace di mostrare concrete possibilità di ripristino di condizioni di compatibilità finanziaria e di redditività.

Il nuovo piano, che sarà completato entro la fine del mese, metterà in atto la ristrutturazione ed il rilancio di Alitalia attraverso un riassetto organizzativo e societario del gruppo e una ricapitalizzazione che, per essere compatibile sotto il profilo comunitario, dovrà necessariamente coinvolgere investitori privati. Tutto ciò sarà praticabile solo previa condivisione del nuovo piano con le parti sociali. Nell'immediato il prestito ponte risulta impraticabile senza la garanzia dello Stato

avendo Alitalia completamente azzerato la sua autonoma capacità di credito sul mercato bancario.

A tale riguardo, gli impegni assunti dal ministro dell'economia e delle finanze con lettera del 20 maggio 2004 si sono concretizzati nell'adozione (Consiglio dei ministri del 22 giugno scorso) del decreto-legge in esame.

Lo scorso 20 luglio, la Commissione europea ha formalmente autorizzato la garanzia dello Stato in relazione al prestito ponte nei termini previsti dallo stesso decreto-legge, prendendo anche in considerazione le bozze dei decreti attuativi trasmessi dal Governo. La Commissione europea ha considerato l'operazione del tutto compatibile con la normativa comunitaria, sulla base di una serie di impegni assunti da parte del Governo: per quanto riguarda la privatizzazione, entro dodici mesi la partecipazione dello Stato nel

capitale di Alitalia dovrà passare dall'attuale 62 per cento ad un massimo di 49 per cento; vincolo della capacità offerta da Alitalia nel periodo in cui la garanzia dello Stato in relazione al prestito-ponte è attiva; divieto di concessione di aiuti di Stato per il nuovo piano di ristrutturazione volto a rilanciare la compagnia.

Con il « disco verde » della Commissione europea, l'iter potrà considerarsi completato a seguito della conversione in legge del decreto-legge in esame nonché dell'emanazione dei previsti decreti ministeriali attuativi.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa alle 19,15.

*Stabilimenti Tipografici
Carlo Colombo S.p.A.*

€ 1,32

Stampato su carta riciclata ecologica



14STA0005020