

CAMERA DEI DEPUTATI Doc. XXII n. 8

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BACCINI, ANGELI, BARANI, BARBA, BARBIERI, CARLUCCI, CASTIELLO, CICCANTI, CIOCCHETTI, COMPAGNON, DELFINO, DIVELLA, ANTONINO FOTI, GALATI, GRAZIANO, META, NUCARA, RAZZI, RUBINATO, SIRAGUSA, SPECIALE, TASSONE

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui trasporti e sulla viabilità, con particolare riferimento alla situazione della società Alitalia

Presentata il 23 dicembre 2008

ONOREVOLI COLLEGHI! — La società moderna è caratterizzata da una ampia mobilità di persone e merci, in cui è indispensabile un sistema di trasporto integrato ed efficiente.

Integrazione da raggiungere in ambito nazionale tra i vari vettori (su ferro, su gomma, marittimo ed aereo) ed in ambito internazionale con le reti di trasporto appartenenti agli altri Stati, come il « corridoio 5 » europeo.

La necessità di un trasporto efficiente ed integrato è ancora più importante in Italia in considerazione della sua conformazione stretta, allungata e montuosa, con

poche vie naturali di comunicazione ma con una collocazione strategica al centro dell'Europa e del Mediterraneo.

La storia del trasporto pubblico italiano negli ultimi decenni ha registrato un colpevole immobilismo, ad eccezione del flebile sviluppo stradale ed autostradale degli anni '60 e di quello ferroviario degli ultimi dieci anni.

L'alta velocità, già presente negli altri Paesi europei da più di un decennio, sarà finalmente avviata in Italia nel prossimo anno, seppure su una breve tratta dell'asse longitudinale della nazione, la Milano-Napoli.

Gli attuali tempi di percorrenza impongono dunque la necessità di un ripensamento dell'intero sistema (aereo, ferroviario e stradale) alla luce del fallimento delle scelte legislative, politiche e manageriali degli ultimi anni.

Si pensi all'*iter* della privatizzazione delle Ferrovie dello Stato, dell'ENAV, dell'ANAS e dell'Alitalia. Mentre per le Ferrovie la trasformazione in società per azioni e la logica privatistica del profitto avrebbe potuto funzionare, se accompagnata da una oculata gestione delle relazioni industriali, per l'Alitalia la scelta si è rivelata un *boomerang*. Il dissesto economico di queste società, ed in parte anche dell'ANAS, è da imputare non solo all'aumento del costo delle materie prime (petrolio per l'Alitalia, ferro e cemento per l'ANAS e le Ferrovie), ma anche ad una dissennata gestione aziendale, che ha privilegiato la politica delle assunzioni rispetto all'*outsourcing* e ha incrementato i costi fissi. Senza contare il peso dei mega *bonus* ai *manager*, su cui pure occorre far luce.

Il 17 dicembre 2008 la procura di Roma, nell'ambito dell'inchiesta aperta dopo la dichiarazione di insolvenza della compagnia di bandiera, ha aperto una indagine per bancarotta nei confronti dei vertici Alitalia in carica dal 2000 all'estate del 2007, con particolare riguardo alle vicende dell'acquisizione della compagnia aerea Volare Group e la cessione di tredici aerei passati da Eurofly alla Società Luxembourg.

Già ad inizio anno, quando la vicenda cominciava a delinearsi assumendo contorni disastrosi e grotteschi, da più parti

veniva sollecitato l'avvio di una indagine conoscitiva sull'Alitalia (anche sull'affidamento delle consulenze e dei passaggi dei dipendenti tra Alitalia, Aeroporti di Roma e Volare).

In questo particolare periodo di crisi politica, sociale ed economica nazionale ed internazionale è necessario che il Parlamento tuteli le proprie prerogative di rappresentanza popolare.

È precipuo compito del Parlamento vigilare ed operare per l'interesse dei cittadini e quindi accertare le eventuali responsabilità politiche e manageriali del grave *deficit* infrastrutturale in cui versa il settore dei trasporti del nostro Paese. Ed i cittadini hanno diritto di conoscere le cause che hanno originato l'immobilismo nei trasporti, la sua mancata integrazione e da ultimo il tracollo del vettore nazionale.

Occorre inoltre acclarare gli esiti degli investimenti, delle scelte di gestione e dei bilanci delle società di settore e, per quanto riguarda in particolare la compagnia aerea di bandiera, l'operato delle società che la controllano e l'hanno supervisionata.

Fare chiarezza sull'intero sistema dei trasporti, che coinvolge direttamente i cittadini, gli utenti ed i contribuenti italiani, è pertanto doveroso per affrancarsi dal rischio che in futuro si ripetano casi tanto macroscopici di violazione delle regole in settori di importanza strategica.

Con la presente proposta si chiede l'istituzione di una Commissione d'inchiesta monocamerale sui trasporti e sulla viabilità, con particolare attenzione al caso Alitalia.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

ART. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sui trasporti e sulla viabilità, con particolare riferimento alla situazione della società Alitalia, di seguito denominata « Commissione ».

ART. 2.

1. La Commissione è composta da venti deputati, nominati dal Presidente della Camera dei deputati in proporzione al numero dei componenti i gruppi parlamentari, comunque assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo parlamentare.

2. Il Presidente della Camera dei deputati nomina il presidente della Commissione scegliendolo al di fuori dei componenti di cui al comma 1 e convoca la Commissione, entro dieci giorni dalla nomina del suo presidente, affinché proceda all'elezione di due vicepresidenti e di due segretari, secondo le disposizioni dell'articolo 20, comma 3, del regolamento della Camera dei deputati.

ART. 3.

1. La Commissione ha il compito di accertare:

a) la dimensione del fenomeno dell'aumento del costo dei trasporti, in relazione all'effettiva operatività sul territorio, all'evoluzione della vicenda concernente la società Alitalia e all'andamento dei conti della medesima società, anche con particolare riferimento alla situazione occupazionale sul territorio;

b) quali nuovi strumenti legislativi e amministrativi appaiano idonei ai fini del controllo delle tariffe e della funzionalità dei servizi di trasporto aereo, marittimo, ferroviario e stradale;

c) la trasparenza nella gestione delle società di servizi che operano nel settore dei trasporti;

d) la definizione e la realizzazione effettiva degli obiettivi di espansione delle aree interessate dalle infrastrutture che supportano i servizi di trasporto aereo, marittimo, ferroviario e stradale, con particolare attenzione per lo sviluppo degli *hub* aeroportuali di Fiumicino e Linate e per quel che concerne lo sviluppo delle maggiori stazioni ferroviarie;

e) l'incidenza degli stipendi manageriali sui bilanci delle società del settore dei trasporti;

f) l'incidenza nel fenomeno della presenza di imprese controllate direttamente o indirettamente dalla criminalità organizzata.

ART. 4.

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria e può avvalersi delle collaborazioni che ritiene necessarie.

2. Gli oneri derivanti dal funzionamento della Commissione, nel limite massimo di 50.000 euro, sono posti a carico del bilancio della Camera dei deputati.

ART. 5.

1. Le sedute della Commissione sono pubbliche, salvo che la Commissione disponga diversamente. L'attività e il funzionamento della Commissione sono disciplinati da un regolamento interno, approvato dalla Commissione stessa prima dell'inizio dei lavori.

ART. 6.

1. La Commissione conclude i lavori entro sei mesi dalla data dell'elezione dei vice presidenti e dei segretari. Entro i successivi trenta giorni la Commissione presenta alla Camera dei deputati una relazione sulle risultanze delle indagini svolte.