18. **Allegato A**

DOCUMENTI ESAMINATI NEL CORSO DELLA SEDUTA

COMUNICAZIONI ALL'ASSEMBLEA

INDICE

PAG.

Comunicazioni 3

Missioni valevoli nella seduta del 20 giugno 2018 3

Progetti di legge (Annunzio; Adesione di deputati a proposte di legge) 3

Progetti di atti dell'Unione europea (Annunzio) 4

Atti di controllo e di indirizzo 4

Disegno di legge di conversione S. 297 *(Approvato dal Senato)* n. 675 5

Articolo unico 5

Modificazioni apportate dal Senato 5

Proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge 6

Ordini del giorno 8

Interrogazioni a risposta immediata 23

Iniziative volte a dotare il comando provinciale dei Vigili del fuoco di Messina di uomini e mezzi adeguati, anche in considerazione della tragica vicenda dei due fratellini morti nel rogo divampato nella loro abitazione – 3-00020 23

Iniziative di competenza in ordine all'annullamento di provvedimenti di trascrizione di atti di nascita in Italia di bambini quali figli di coppie dello stesso sesso – 3-00021 23

Intendimenti in merito alla realizzazione e al completamento di opere infrastrutturali in Toscana, in raccordo con gli enti territoriali – 3-00022 24

Chiarimenti in merito alla vicenda della nave Aquarius ed ai motivi del mancato approdo in un porto italiano – 3-00023 25

Posizione del Governo sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche, con particolare riferimento alla TAV Torino-Lione e al Terzo valico – 3-00024 26

Intendimenti in merito alle politiche per contrastare la crisi demografica – 3-00025 27

Iniziative, anche normative, volte alla bonifica dei siti inquinati, con particolare attenzione agli interventi relativi alla « Terra dei fuochi » – 3-00026 28

N. B. Questo allegato reca i documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all'Assemblea non lette in aula.

PAGINA BIANCA

COMUNICAZIONI

Missioni valevoli nella seduta del 20 giugno 2018.

Baldino, Bitonci, Bonafede, Buffagni, Carfagna, Carinelli, Castelli, Castiello, Cirielli, Comaroli, Cominardi, D'Incà, D'Uva, De Micheli, Del Re, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fantinati, Ferraresi, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Fraccaro, Fugatti, Galizia, Garavaglia, Gava, Gelmini, Giorgetti, Grillo, Guidesi, Liuni, Manzato, Micillo, Molteni, Morrone, Pastorino, Picchi, Rampelli, Rosato, Carlo Sibilia, Spadafora, Spadoni, Terzi, Tofalo, Vacca, Valente, Villarosa, Raffaele Volpi.

(Alla ripresa pomeridiana della seduta).

Baldino, Bitonci, Bonafede, Buffagni, Carfagna, Carinelli, Castelli, Castiello, Cirielli, Comaroli, Cominardi, D'Incà, D'Uva, De Micheli, Del Re, Delrio, Luigi Di Maio, Di Stefano, Durigon, Fantinati, Ferraresi, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Fraccaro, Fugatti, Galizia, Garavaglia, Gava, Gelmini, Giorgetti, Grillo, Guidesi, Liuni, Liuzzi, Manzato, Micillo, Molteni, Morrone, Pastorino, Picchi, Rampelli, Rixi, Rosato, Carlo Sibilia, Spadafora, Spadoni, Terzi, Tofalo, Vacca, Valente, Villarosa, Raffaele Volpi.

Annunzio di proposte di legge.

In data 19 giugno 2018 sono state presentate alla Presidenza le seguenti proposte di legge d'iniziativa dei deputati:

PROPOSTA DI LEGGE COSTITUZIONALE CECCANTI: « Modifica all'articolo 79 della Costituzione, concernente l'introduzione del divieto della concessione di condoni » (747);

RIZZO NERVO ed altri: « Disposizioni sui trattamenti diagnostici, terapeutici e assistenziali del tumore mammario metastatico » (748);

SQUERI: « Riconoscimento del servizio volontario civile prestato nell'organizzazione nordatlantica *"Stay Behind Nets"* » (749);

SQUERI: « Disciplina dell'attività di tutela e di recupero dei crediti » (750);

CARFAGNA ed altre: « Disposizioni per favorire l'iscrizione delle studentesse a corsi di laurea nelle discipline della scienza, tecnologia, ingegneria e matematica » (751).

Saranno stampate e distribuite.

Adesione di deputati a proposte di legge.

La proposta di legge CARNEVALI: « Disciplina della nutrizione artificiale parenterale ed enterale, ospedaliera e domiciliare » (423) è stata successivamente sottoscritta dai deputati Annibali, Bazoli, D'Alessandro, Fragomeli, Pagani, Pezzopane, Rizzo Nervo e Zardini.

Annunzio di progetti di atti dell'Unione europea.

La Commissione europea, in data 15 e 19 giugno 2018, ha trasmesso, in attuazione del Protocollo sul ruolo dei Parlamenti allegato al Trattato sull'Unione europea, i seguenti progetti di atti dell'Unione stessa, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che saranno assegnati alle competenti Commissioni, non appena costituite:

Proposta di decisione del Consiglio relativa alla posizione da assumere, a nome dell'Unione europea, nel comitato misto istituito nel quadro dell'accordo relativo ai servizi internazionali occasionali di trasporto di viaggiatori effettuati con autobus (accordo Interbus), riguardo al progetto di decisione n. x/xxxx di tale comitato (COM(2018) 291 final), corredata dal relativo allegato (COM(2018) 291 final – Annex);

Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni – L'iniziativa dell'Unione europea a favore degli impollinatori (COM(2018) 395 final), corredata dal relativo documento di lavoro dei servizi della Commissione – Consultazione dei portatori di interessi – Relazione riepilogativa (SWD(2018) 303 final);

Relazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio sull'esercizio del potere di adottare atti delegati conferito alla Commissione a norma del regolamento (CE) n. 2271/96 del Consiglio del 22 novembre 1996 relativo alla protezione dagli effetti extraterritoriali derivanti dall'applicazione di una normativa adottata da un paese terzo, e dalle azioni su di essa basate o da essa derivanti (COM(2018) 494 final).

La Commissione europea, in data 19 giugno 2018, ha trasmesso un nuovo testo della proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo europeo per la difesa (COM(2018) 476 final/2) e del relativo allegato (COM(2018) 476 final/2 – Annex), che sostituiscono i documenti COM(2018) 476 final e COM(2018) 476 final – Annex, di cui è già stato dato annuncio nell'*Allegato A* ai resoconti dell'Assemblea della seduta del 19 giugno 2018.

Il Dipartimento per le politiche europee della Presidenza del Consiglio dei ministri, in data 19 giugno 2018, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 6, commi 1 e 2, della legge 24 dicembre 2012, n. 234, progetti di atti dell'Unione europea, nonché atti preordinati alla formulazione degli stessi, che saranno assegnati alle competenti Commissioni, non appena costituite.

Atti di controllo e di indirizzo.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati sono pubblicati nell'*Allegato B* al resoconto della seduta odierna.

DISEGNO DI LEGGE: S. 297 – CONVERSIONE IN LEGGE, CON MODIFICAZIONI, DEL DECRETO-LEGGE 27 APRILE 2018, N. 38, RECANTE MISURE URGENTI PER ASSICURARE IL COMPLETAMENTO DELLA PROCEDURA DI CESSIONE DEI COMPLESSI AZIENDALI FACENTI CAPO AD ALITALIA S.P.A. (APPROVATO DAL SENATO) *(A.C. 675)*

A.C. 675 – Articolo unico

ARTICOLO UNICO DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE NEL TESTO DELLA COMMISSIONE IDENTICO A QUELLO APPROVATO DAL SENATO

ART. 1.

1. Il decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A., è convertito in legge con le modificazioni riportate in allegato alla presente legge.

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

ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE NEL TESTO DEL GOVERNO

ARTICOLO 1.

(Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.).

1. All'articolo 12 del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 1, le parole: « sino al 30 aprile 2018 » sono sostituite dalle seguenti: « sino al 31 ottobre 2018 »;

b) al comma 2, al secondo periodo, le parole: « ed è restituito entro il termine dell'esercizio » sono soppresse;

c) al comma 2, il terzo periodo è sostituito dal seguente: « L'intero finanziamento è restituito entro il 15 dicembre 2018. ».

ARTICOLO 2.

(Entrata in vigore).

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

A.C. 675 – Modificazioni del Senato

MODIFICAZIONI APPORTATE DAL SENATO

All'articolo 1, dopo il comma 1 sono aggiunti i seguenti:

« 1-*bis*. I commissari della società Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in

amministrazione straordinaria trasmettono alle Camere una relazione concernente la situazione economica e finanziaria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione, evidenziando, in particolare, i dati riferiti:

a) ai contratti aziendali in corso di fornitura carburante, di *leasing* e di manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché ai contratti di servizi esternalizzati maggiormente rilevanti;

b) all'andamento dei crediti commerciali e delle altre attività finanziarie, sia antecedenti che successivi all'amministrazione straordinaria, dando altresì conto degli eventuali contenziosi in essere e delle operazioni di recupero dei crediti e delle altre attività patrimoniali, finalizzate alla salvaguardia del capitale d'impresa;

c) alla consistenza della forza lavoro impiegata, suddivisa in base alla tipologia contrattuale, e al numero di unità di personale dipendente in cassa integrazione guadagni;

d) al raggiungimento degli obiettivi previsti nell'ambito del programma di cessione di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *a)*, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, con particolare riferimento alle modalità di rimborso del finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, di cui all'articolo 50, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successivamente incrementato di ulteriori 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172.

1-*ter*. La relazione di cui al comma 1-*bis* è trasmessa entro il 1° agosto 2018 e nella medesima relazione i commissari danno conto anche delle attività compiute nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella di entrata in vigore della relativa legge di conversione. I commissari trasmettono altresì una relazione conclusiva alle Camere entro il 31 ottobre 2018 ».

A.C. 675 – Proposte emendative

PROPOSTE EMENDATIVE RIFERITE AGLI ARTICOLI DEL DECRETO-LEGGE

ART. 1.

(Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.).

Al comma 1, dopo la lettera c), *aggiungere la seguente:*

c-bis) dopo il comma 2-*bis*, è aggiunto il seguente:

« 2-*ter*. Fatto salvo quanto stabilito dai precedenti commi 2 e 2-*bis*, al fine di costruire una adeguata *partnership* industriale internazionale per Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A., promuoverne il rilancio come autonomo vettore nazionale e garantire l'integrità dell'insieme delle attività da essa svolte, lo Stato italiano, direttamente o tramite sue società controllate, entra nel capitale dell'azienda per una quota minima del 25 per cento. Per le finalità di cui al presente comma è autorizzata la spesa di euro 27.600.000 per l'anno 2018. Ai relativi oneri si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2017-2019, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2018, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio. ».

1. 10. Fassina, Pastorino, Fornaro, Conte.

(Inammissibile)

Al comma 1, dopo la lettera c)*, aggiungere la seguente:*

c-bis) al comma 3, secondo periodo, dopo le parole: « Resta fermo quanto disposto » sono aggiunte le seguenti: « dall'articolo 27, comma 2, lettera *b-bis)*, e ».

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. All'articolo 27, comma 2, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, la lettera *b-bis)* è sostituita dalla seguente:

« *b-bis)* per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali anche tramite la cessione dei complessi aziendali esclusivamente a seguito della ristrutturazione economico-finanziaria dell'impresa, da attuarsi sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni. ».

1. 11. Fassina, Pastorino, Fornaro, Conte, Muroni.

(Inammissibile)

Al comma 1, dopo la lettera c)*, aggiungere la seguente:*

c-bis) al comma 3, terzo periodo, dopo le parole: « trovano applicazione le disposizioni dettate per le imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, » sono aggiunte le seguenti: « e comma 2-*bis* ».

Conseguentemente, dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. All'articolo 2, comma 2-*bis*, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, al primo periodo, le parole: « e l'affidamento al commissario straordinario della gestione dell'impresa e dell'amministrazione dei beni dell'imprenditore insolvente. » sono sostituite dalle seguenti: « , l'affidamento al commissario straordinario della gestione dell'impresa e dell'amministrazione dei beni dell'imprenditore insolvente, e la legittimazione per esercitare l'azione di responsabilità contro gli amministratori e i componenti degli organi di controllo, previa verifica della sussistenza dei presupposti e previa presentazione della relativa istanza di autorizzazione al Ministero competente. ».

1. 12. Fassina, Pastorino, Fornaro, Conte, Muroni.

(Inammissibile)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. I commissari della società Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria provvedono, entro quindici giorni dalla data di pubblicazione della legge di conversione del presente decreto, ad apportare le opportune integrazioni e modificazioni all'invito, già pubblicato ai sensi di quanto previsto dall'articolo 50, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, al fine di prevedere la presentazione, da parte dei soggetti interessati, di offerte per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia esclusivamente per lotto unico, comprendente beni e rapporti giuridici destinati sia alle attività di trasporto aereo, ivi comprese le manutenzioni, sia allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l'assistenza a terra a terzi.

1. 1. Rampelli.

(Inammissibile)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. Nelle more del completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria, i commissari avviano le opportune procedure volte al potenziamento delle tratte a lungo raggio.

1. 2. Rampelli.

(Inammissibile)

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1.1. Nelle more del completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. in amministrazione straordinaria, i commissari avviano le opportune procedure volte al riacquisto dei diritti di approdo e di decollo relativi all'aeroporto di Londra-Heathrow.

1. 3. Rampelli.

(Inammissibile)

A.C. 675 – Ordini del giorno

ORDINI DEL GIORNO

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame detta misure urgenti per assicurare il completamento delle procedure di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia;

l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia è avvenuta con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 2 maggio 2017, ai sensi della cosiddetta « legge Marzano » (articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003). Con lo stesso decreto è stato nominato il collegio commissariale della società;

a seguito dell'adozione del decreto ministeriale di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, sono state avanzate forti perplessità sui nomi dei prescelti alla guida del collegio commissariale di Alitalia e numerosi sono stati gli esposti alle Autorità competenti quali la Procura della Repubblica, il Tribunale amministrativo regionale e l'Autorità nazionale anti-corruzione. In particolare, è stata posta attenzione alla nomina del prof. Enrico Laghi fino al giorno prima sia nel Cda di Mindco SpA, la società che deteneva il 51 per cento di Alitalia, che nel Collegio Sindacale di Unicredit, primo azionista e creditore di Alitalia, oltre che titolare di significativi incarichi in ben 24 società non certamente di secondaria importanza quali il Gruppo Ilva;

l'Anac con delibera 699 del 28 giugno 2017, pur precisando di non essere competente ad assumere provvedimenti a riguardo, ha dichiarato legittimi i dubbi sul conflitto di interessi di Enrico Laghi in Alitalia in A.S. chiedendo al Ministero dello sviluppo economico di intervenire « per le valutazioni di competenza » rendendo conto della « mancata applicazione » delle norme che sovrintendono la nomina dei commissari straordinari nello specifico l'articolo 38, comma 1-*bis*, del decreto legislativo n. 270 del 1999, il decreto Mise 10 aprile 2016, n. 60 e la direttiva Mise del 28 luglio 2016;

appare pertanto in modo inequivocabile, ad avviso del presentatore, la fondatezza dei dubbi circa l'indipendenza e la neutralità del prof. Enrico Laghi nella gestione della crisi aziendale di Alitalia per le ragioni sopra esposte;

anche il Commissario Luigi Gubitosi presenta, ad avviso del presentatore, dubbi di indipendenza. Si ricorda che il 15 marzo 2017 il consiglio di amministrazione precisamente le banche dell'ex Compagnia di bandiera lo volevano come membro del consiglio, designandolo addirittura presidente esecutivo per guidare il rilancio. La nomina però non è mai avvenuta, perché vincolata al finanziamento del piano bloccato dall'esito del referendum tra i dipendenti,

impegna il Governo

ad analizzare i profili di incompatibilità dei commissari e i loro interessi diretti ed indiretti nelle precedenti gestioni e ad assumere gli eventuali provvedimenti necessari anche di revoca dei medesimi.

9/675/**1**. Luciano Cantone.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame detta misure urgenti per assicurare il completamento delle procedure di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia;

l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia è avvenuta con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 2 maggio 2017, ai sensi della cosiddetta « legge Marzano » (articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003). Con lo stesso decreto è stato nominato il collegio commissariale della società;

ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, recante la nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274, possono essere ammesse all'amministrazione straordinaria le imprese in stato di insolvenza accertate dal Tribunale del luogo della sede principale e pertanto, come disposto dall'articolo 5, comma 2, l'imprenditore deve depositare: « *a)* le scritture contabili; *b)* i bilanci relativi agli ultimi due esercizi, ovvero dall'inizio dell'impresa, se questa ha avuto una minore durata; *c)* una situazione patrimoniale aggiornata a non più di trenta giorni anteriori alla data di presentazione del ricorso;... »;

diversamente, come confermato anche dal ciclo di audizioni tenutesi presso il Senato, si è assistito ad un vero e proprio vuoto informativo che inevitabilmente ha accresciuto il clima di sfiducia degli *stakeholder* e che potrebbe influire sulla stessa procedura di cessione del complesso aziendale tutt'ora in corso;

non risulta infatti redatto ed approvato, il bilancio di esercizio 2016, il quale, come noto, avrebbe dovuto essere deliberato entro il 30 aprile 2017, così come si riscontra l'assenza di documentazione contabile in seno alla richiesta di ammissione alla procedura straordinaria;

la mancanza dell'ultimo Bilancio 2016 sta suscitando molti interrogativi sulle ragioni dell'aggravamento della situazione economica di Alitalia nel corso dell'ultimo anno, da alcuni autorevoli analisti addirittura messa in dubbio considerando l'*exploit* del trasporto aereo anche in Italia e i prezzi ai minimi dei carburanti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare ogni misura necessaria per ottenere la pubblicazione del Bilancio 2016 di Alitalia SAI.

9/675/**2**. Paolo Nicolò Romano.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame detta misure urgenti per assicurare il completamento delle procedure di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia;

l'apertura della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia è avvenuta con decreto del Ministero dello sviluppo economico del 2 maggio 2017, ai sensi della cosiddetta « legge Marzano » (articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003). Con lo stesso decreto è stato nominato il collegio commissariale della società;

ai sensi del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, recante la nuova disciplina dell'amministrazione straordinaria delle grandi imprese in stato di insolvenza, a norma dell'articolo 1 della legge 30 luglio 1998, n. 274, possono essere ammesse all'amministrazione straordinaria le imprese in stato di insolvenza accertate dal Tribunale del luogo della sede principale e pertanto, come disposto dall'articolo 5, comma 2, l'imprenditore deve depositare: « *a)* le scritture contabili; *b)* i bilanci relativi agli ultimi due esercizi, ovvero dall'inizio dell'impresa, se questa ha avuto una minore durata; *c)* una si-

tuazione patrimoniale aggiornata a non più di trenta giorni anteriori alla data di presentazione del ricorso;... »;

diversamente, come confermato anche dal ciclo di audizioni tenutesi presso il Senato, si è assistito ad un vero e proprio vuoto informativo che inevitabilmente ha accresciuto il clima di sfiducia degli *stakeholder* e che potrebbe influire sulla stessa procedura di cessione del complesso aziendale tutt'ora in corso;

non risulta infatti redatto ed approvato, il bilancio di esercizio 2016, il quale, come noto, avrebbe dovuto essere deliberato entro il 30 aprile 2017, così come si riscontra l'assenza di documentazione contabile in seno alla richiesta di ammissione alla procedura straordinaria;

la mancanza dell'ultimo Bilancio 2016 sta suscitando molti interrogativi sulle ragioni dell'aggravamento della situazione economica di Alitalia nel corso dell'ultimo anno, da alcuni autorevoli analisti addirittura messa in dubbio considerando l'*exploit* del trasporto aereo anche in Italia e i prezzi ai minimi dei carburanti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità di adottare ogni misura necessaria per ottenere prospetti economici e finanziari riferiti all'anno 2016 di Alitalia SAI.

9/675/**2**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Paolo Nicolò Romano.

La Camera,

premesso che:

l'articolo 4, comma 2, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, recante « Misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza », dispone che, contestualmente al programma di cui all'articolo 54 del decreto legislativo n. 270, del 1999 redatto secondo l'indirizzo di cui all'articolo 27, comma 2, lettera *a)*, ovvero lettera *b)*, del decreto medesimo, considerando specificamente, anche ai fini di cui all'articolo 4-*bis*, la posizione dei piccoli risparmiatori persone fisiche, che abbiano investito in obbligazioni, emesse o garantite dall'impresa in amministrazione straordinaria, il commissario presenti al giudice delegato la relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza, prevista dall'articolo 28 del decreto legislativo n. 270 del 1999, accompagnata dallo stato analitico ed estimativo delle attività e dall'elenco nominativo dei creditori, con l'indicazione dei rispettivi crediti e delle cause di prelazione;

la medesima normativa prevede l'accessibilità da parte degli interessati alle informazioni sulle cause dell'insolvenza, attraverso la pubblicazione di una relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza entro sei mesi dalla data del decreto di nomina del Commissario straordinario;

la relazione sulle cause dello stato di insolvenza del 26 gennaio 2018, tuttavia, non riporta alcuna informazione utile in tal senso, anche a causa delle numerosissime pagine coperte da *omissis*;

il comma 1-*bis* del provvedimento in esame prevede precisi obblighi informativi da parte dei Commissari nei confronti delle Camere. In particolare essi devono trasmettere una relazione concernente la situazione economica e finanziaria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione da presentare entro il 1° agosto 2018. Tale relazione non contempla un accertamento per valutare eventuali azioni di responsabilità nei confronti degli amministratori,

impegna il Governo

ad adottare ogni iniziativa, anche normativa, idonea al fine di richiedere ai commissari nell'ambito della relazione citata in premessa dati sulle azioni e sugli atti degli amministratori al fine di accertare le ragioni per la conseguente azione di responsabilità da trasmettere alle Camere entro il termine 1° agosto 2018.

9/675/**3**. De Lorenzis.

La Camera,

premesso che,

la compagnia Alitalia attualmente è uno dei vettori che collegano la Sardegna con la Penisola in regime di imposizione di oneri di servizio pubblico, di cui al decreto ministeriale 21 febbraio 2013, n. 61;

il sopra citato decreto ministeriale ha consentito di varare nel 2013 un nuovo modello di continuità territoriale aerea sulle rotte Cagliari-Roma e viceversa, Cagliari-Linate e viceversa, Alghero-Roma e viceversa, Alghero-Linate e viceversa, Olbia-Roma e viceversa, Olbia-Linate e viceversa, che prevedeva 9 mesi di tariffa unica e 3 di tariffe agevolate per i soli residenti;

tale disciplina è stata adottata nel rispetto degli articoli 16 e 17 del Regolamento (CE) n. 1008/2008. In particolare, il comma 2 dell'articolo 16 recita: « Qualora altre modalità di trasporto non possano garantire servizi ininterrotti con almeno due frequenze giornaliere, gli Stati membri interessati hanno la facoltà di prescrivere, nell'ambito degli oneri di servizio pubblico, che i vettori aerei comunitari che intendono operare sulla rotta garantiscano tale prestazione per un periodo da precisare, conformemente alle altre condizioni degli oneri di servizio pubblico »;

tra gli elementi da valutare, il comma 3, lettera *b)* indica: « la possibilità di ricorrere ad altre modalità di trasporto e dell'idoneità di queste ultime a soddisfare il concreto fabbisogno di trasporto, in particolare nel caso in cui i servizi ferroviari esistenti servano la rotta prevista con un tempo di percorrenza inferiore a tre ore e con frequenze sufficienti, coincidenze e orari adeguati »;

essendo la Sardegna un'isola, l'assenza assoluta della possibilità di raggiungere le destinazioni in tre ore con altri mezzi di trasporto è un dato oggettivo e incontrovertibile;

l'articolo 1, comma 837 e 840, della legge 27 dicembre 2006 (legge Finanziaria 2007) ha previsto il passaggio delle funzioni in materia di continuità territoriale alla Regione Autonoma della Sardegna e l'assunzione dei relativi oneri finanziari a carico della medesima regione;

allo stato attuale le interlocuzioni tra la Regione Autonoma della Sardegna e l'Unione Europea per il varo della nuova continuità territoriale sono in fase di stallo. In particolare si rileva una divergenza sull'interpretazione del comma 1 dell'articolo 16, che recita: « Tale onere è imposto esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su tale rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione o capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale »; l'interpretazione da parte dell'Unione Europea del concetto di « servizi minimi » non solo è eccessivamente restrittiva, ma è altresì in contrasto con il precedente orientamento della stessa Commissione e condurrebbe a conclusioni che di fatto neutralizzerebbero la « ratio » della disposizione regolamentare;

un regime di oneri di servizio « minimo » non solo dovrebbe garantire il diritto alla mobilità dei cittadini residenti in Sardegna, ma dovrebbe essere altresì orientato allo sviluppo economico-sociale della regione. Infatti il primo comma dell'articolo 16 recita: « Uno Stato membro può imporre oneri di servizio pubblico riguardo ai servizi aerei di linea effettuati tra un aeroporto comunitario e un aeroporto che serve una regione periferica o in via di sviluppo all'interno del suo territorio o una rotta a bassa densità di traffico verso un qualsiasi aeroporto nel suo territorio, qualora tale rotta sia considerata essenziale per lo sviluppo economico e sociale della regione servita dall'aeroporto stesso »;

la continuità tra territori dello Stato italiano è una questione di rilievo nazionale e l'articolo 36 della legge 17 maggio 1999, n. 144 assegna al Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti la competenza di imporre con proprio decreto oneri di servizio pubblico sui servizi di linea effettuati tra gli scali aeroportuali della Sardegna ed i principali aeroporti nazionali;

per questo motivo occorre un sostegno forte da parte di tutti i livelli statali presso le istituzioni europee a tutela del diritto alla mobilità dei sardi e alla necessità di superare la condizione di insularità;

per gli stessi motivi, al fine di garantire con stabilità la copertura finanziaria del nuovo regime di continuità territoriale, è necessario completare il percorso intrapreso con l'articolo 1, comma 837 e 840, della legge 27 dicembre 2006 (legge Finanziaria 2007) e prevedere il trasferimento integrale delle funzioni relative alla continuità territoriale, compresa quella marittima, dallo Stato alla Sardegna, e delle risorse necessarie ad esercitare tale funzioni,

impegna il Governo

a intervenire presso la Commissione europea al fine di sostenere la rivendicazione della Sardegna circa un'interpretazione dell'articolo 16 del regolamento (CE) n. 1008/2008 che sia in linea con la ratio di garantire il diritto alla mobilità e la continuità territoriale per i territori insulari; a completare il percorso aperto con l'articolo 1, comma 837 e 840, della legge 27 dicembre 2006 (legge Finanziaria 2007) con il trasferimento integrale delle funzioni relative alla continuità territoriale, sia aerea che marittima, e delle risorse economiche necessarie ad esercitare tali competenze.

9/675/**4**. Cappellacci, Pittalis.

La Camera,

premesso che:

nel ciclo di audizioni svoltesi presso il Senato sono emerse le imputabilità delle passate gestioni per scelte scellerate ed incomprensibili, come la stipula di contratti svantaggiosi per gli accordi sul carburante, per il noleggio degli aeromobili, per l'esternalizzazione delle manutenzioni, per il sistema dei costi di prenotazione dei biglietti e per i corsi del personale già formato fatti ad Abu Dhabi;

tra queste si evidenzia la vicenda che ha portato al fallimento l'AMS (*Alitalia Maintenance Systems*) che, con i suoi circa 240 lavoratori altamente specializzati, rappresentava l'unica azienda in Italia che revisionasse e riparasse i motori aeronautici;

manutentore esclusivo dei motori Alitalia per la flotta A320, con un contratto in vigore fino al 2022, in base agli accordi contrattuali, qualora AMS non fosse stato più in grado di operare, sarebbe stato il socio israeliano a farsi carico dell'attività, con la conseguenza di un evidente aggravio di costi i dovuto al fatto che i motori di Alitalia sarebbero revisionati a Tel Aviv;

da fiore all'occhiello dell'aviazione italiana, Ams è stata dichiara fallita nel settembre del 2015, con relativa nomina del curatore fallimentare che ha chiesto l'esercizio provvisorio e la continuità lavorativa, tra il disinteresse di Alitalia e le vane promesse della Panmed, società giordana che aveva manifestato interesse ad entrare nel capitale sociale;

gli *asset* sono stati venduti all'asta un anno e quattro mesi fa ad una società di Miami, la IAG (*International Aerospace Group*), dalla curatela fallimentare, con l'impegno preso dal proprietario, l'imprenditore colombiano Mauricio Luma, di assumere 175 lavoratori sui 237 precedenti, quasi tutti ingegneri e tecnici di alta professionalità, il primo anno erano state promesse 66 assunzioni ma secondo i sindacati ne sono state effettuate poco più di una quarantina),

impegna il Governo

ad assumere ogni utile iniziativa di propria competenza per una soluzione che rilanci l'attività e salvaguardi il personale.

9/675/**5**. Saltamartini, Bellachioma, Boldi, Claudio Borghi, Comencini, Foscolo, Zanotelli, Ziello.

La Camera,

premesso che:

gli ultimi dati diffusi dalla Compagnia Alitalia fino al primo trimestre dell'anno 2018, in occasione dell'audizione in Commissione Speciale al Senato, evidenziano il tentativo di riduzione dei costi e registrano una crescita dei ricavi, oltre (notizia di questi giorni) ad un aumento dei passeggeri trasportati soprattutto sulle rotte di lungo raggio;

la Compagnia ha le capacità per essere proiettata stabilmente tra le prime compagnie al mondo;

le previsioni di traffico e di ricavi per i prossimi mesi lasciano ipotizzare un miglioramento delle *performance* di Alitalia a medio termine, nonostante la crescita del prezzo del petrolio;

per consentire alla Compagnia di dare continuità ai miglioramenti conseguiti nell'ultimo anno è necessario pianificare investimenti importanti soprattutto nella flotta di lungo raggio, area particolarmente strategica per il Paese,

impegna il Governo

a valutare in tempi brevi, visto il termine della Procedura fissato al 31 ottobre, tutte le opportune soluzioni che consentano il rilancio della Compagnia e la continuità dei risultati positivi sopra descritti, nell'ambito di un piano strategico nazionale dei trasporti che permetta di avere un vettore nazionale competitivo.

9/675/**6**. Zanotelli, Bellachioma, Boldi, Claudio Borghi, Comencini, Foscolo, Saltamartini, Ziello.

La Camera,

premesso che,

stante l'ultimo accordo raggiunto tra sindacati e Alitalia lo scorso aprile sugli ammortizzatori in scadenza, è stata riconosciuta una « nuova » cassa integrazioni guadagni straordinaria per la durata di sei mesi a far data dal 1º maggio 2018, per 1.480 dipendenti, circa cinquecento in meno rispetto al numero di lavoratori già in Cigs (1.630) e rispetto al numero richiesto dall'azienda (1.680);

nello specifico, il regime di cassa integrazione previsto dal verbale di accordo interessa 1.030 dipendenti del personale di terra, 360 assistenti di volo e 90 comandanti, mentre la cassa integrazione a zero ore coinvolge circa 317 dipendenti,

impegna il Governo

ad assumere ogni utile iniziativa a salvaguardia dei livelli occupazionali del personale Alitalia.

9/675/**7**. Ziello, Boldi, Bellachioma, Claudio Borghi, Comencini, Foscolo, Saltamartini, Zanotelli.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge n. 38 del 2018 reca « Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. »;

nello specifico, si differisce il termine per l'espletamento delle procedure finalizzate alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria della società Alitalia-Società Aerea Italiana dal 30 aprile 2018 al 31 ottobre 2018, inoltre sono apportate modifiche al comma 2

dell'articolo 12 del decreto-legge n. 148 del 2017, al fine di stabilire che il finanziamento concesso ad Alitalia sia restituito entro il 15 dicembre 2018;

la Gestione Commissariale ha implementato azioni necessarie alla salvaguardia dei ricavi, contenimento dei costi, incremento efficienza e gestione della liquidità, nello specifico le azioni hanno riguardato: Ricavi, Personale, Organizzazione e Processi, Network & Flotta, Costi, Digitalizzazione dei processi, IT, Handling;

inoltre, per quanto riguarda il *network* e la flotta, l'azione è stata rivolta anche al mantenimento dei collegamenti internazionali sulle principali origini e destinazioni (Middle East, Russia, Nord Africa ed EU), all'ottimizzazione *network* Lungo Raggio (apertura Maldive e New Delhi nella stagione invernale '17; Johannesburg nella stagione estiva '18; Mauritius nella stagione invernale '18 a fronte della chiusura di Pechino da FCO e Abu Dhabi da FCO e MXP);

per poter proseguire con efficienza l'azione già tracciata dalla Gestione Commissariale, incrementando i risultati ad oggi ottenuti, è opportuno puntare sul potenziamento delle tratte a lungo raggio (aerei e flotta), necessario al raggiungimento di ulteriori maggiori ricavi;

durante il 2015-2016, Alitalia ha registrato perdite di periodo che ne hanno progressivamente eroso il patrimonio netto. Pertanto, nel corso degli ultimi mesi del 2016, si è reso necessario definire un articolato piano di ristrutturazione che prevedeva, tra l'altro, la modifica del piano industriale, una manovra finanziaria con i principali creditori finanziari e un intervento di ricapitalizzazione da parte della compagine azionaria;

i Commissari Straordinari auditi, specificando gli elementi di rilievo puntualizzano che la Flotta è passata da 181 aeromobili nel 2008 a 118 nel 2018, si tratta di una flotta eterogenea (4 famiglie di aeromobili) e per il 65 per cento è in *leasing* (73 per cento sul lungo raggio); per ciò che concerne il *Risk management*, la volatilità del prezzo del petrolio e del cambio Euro/Dollaro (entrambi attualmente in progressiva crescita) hanno un impatto rilevante sui conti delle compagnie aeree; per quanto riguarda la disponibilità di capitali, il *business* del trasporto aereo è *capital intensive*, il continuo rinnovamento e manutenzione della flotta necessitano di importanti investimenti, la capacità di stare sul mercato (fiducia dei passeggeri e degli *stakeholders*) è associata alla disponibilità di risorse finanziarie adeguate;

in merito al progetto di riordino del sistema aeroportuale, c'è una bozza di decreto già avanzata che prevede la classificazione di aeroporti di interesse nazionale e aeroporti strategici. Il testo dopo essere stata approvato anche in conferenza di servizio non ha ancora ottenuto il vaglio del ministero dei trasporti,

impegna il Governo

a valutare l'opportunità, nelle more del completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia – Società Aerea Italiana – S.p.A. di:

1) indirizzare l'azione dei commissari straordinari, verso la necessità di redigere un piano industriale che tenga conto del potenziamento delle tratte a lungo raggio sia attraverso l'acquisizione e la riappropriazione degli *slot* ceduti in passato, sia attraverso l'acquisto o il *leasing* di nuovi velivoli,

2) dare indirizzo al collegio dei Commissari di non dare corso alla vendita di *asset* strategici della compagnia secondo la logica dello « spezzatino », preservando così l'unitarietà del patrimonio aziendale e i livelli occupazionali;

3) in caso di mancato reperimento di un acquirente a dette condizioni, a valutare la possibilità di un ingresso dello Stato o di una sua società partecipata nel capitale sociale di Alitalia SAI fino a un massimo indicativo del 25 per cento, a cui

affiancare la ricerca sul mercato di un *partner* industriale affidabile per il rilancio di Alitalia come compagnia di bandiera;

4) monitorare e intervenire su eventuali situazioni di concorrenza sleale sul mercato interno da parte di alcune compagnie *low cost* che beneficiano di sussidi pubblici derivanti da accordi con gli enti territoriali e applicano condizioni contrattuali diverse da quelle previste dal CCNL di settore applicato al personale Alitalia;

5) riconsiderare il Piano Nazionale Aeroporti nell'ambito di un più ampio piano nazionale dei trasporti e della logistica, prevedendo gli opportuni investimenti infrastrutturali al fine di rafforzare la capacità logistica dei nostri scali strategici e gli opportuni collegamenti degli stessi con l'alta velocità/capacità ferroviaria;

6) ad adottare il decreto ministeriale che individua gli aeroporti e i sistemi aeroportuali di interesse nazionale e strategico, ad oggi fermo sul tavolo del ministro dei trasporti;

7) agevolare il consolidamento e lo sviluppo della direzione tecnica attraverso investimenti mirati alla gestione delle attività tecniche sulla propria flotta e sul mercato conto terzi e prevedere azioni finalizzate ad attrarre il mercato delle manutenzioni delle compagnie *low cost*.

9/675/**8**. Rampelli, Fidanza, Butti, Mollicone, Deidda.

La Camera,

premesso che:

il provvedimento in esame reca « Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. »;

il Regolamento (CE) del 24 settembre 2008, n. 1008, recante « norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (rifusione) », sancisce testualmente che « per tener conto delle caratteristiche e dei vincoli specifici delle regioni ultraperiferiche, in particolare la loro lontananza, insularità e piccole dimensioni, nonché della necessità di collegarle adeguatamente con le regioni centrali della Comunità, può essere giustificata l'adozione di disposizioni speciali concernenti le norme relative al periodo di validità dei contratti per oneri di servizio pubblico per le rotte verso tali regioni »;

nella legge 27 dicembre 2006, n. 296, recante « Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato » (legge finanziaria 2007), il comma 837 ha sancito che « Alla regione Sardegna sono trasferite le funzioni relative al trasporto pubblico locale (Ferrovie Sardegna e Ferrovie Meridionali Sarde) e le funzioni relative alla continuità territoriale », di fatto devolvendo quest'ultimo aspetto interamente alle competenze della regione, escludendo il Governo nazionale;

negli anni si sono riscontrati numerosi problemi legati alla continuità aerea dovuti all'interpretazione della normativa europea;

è cambiato radicalmente il mercato dei trasporti aerei;

la Commissione europea ha mosso rilievi sul bando della continuità territoriale proposto dalla regione Sardegna, al quale Alitalia non aveva comunque partecipato per la tratta Cagliari Roma, di cui oggi, è la concessionaria in regime di *prorogatio*;

i rilievi mossi dalla comunità europea priverebbero la Regione Sardegna della possibilità di equiparare i non residenti in Sardegna ai residenti, garantendo ai primi la stessa tariffa e lo stesso trattamento tariffario, altrimenti notevolmente costoso;

se fosse confermata tale volontà sarebbero oltremodo penalizzati gli oltre seicentomila emigrati sardi, che ad oggi sono impossibilitati a tornare, visto l'alto costo dei biglietti, nei mesi di alta stagione nella quale viene applicata questa norma altamente discriminatoria;

è altresì ingiusta verso gli altri italiani, lavoratori, studenti o semplici turisti;

da quasi cinque anni la Giunta regionale della Sardegna incontra notevoli difficoltà a varare un nuovo e più aggiornato modello di continuità territoriale;

esistono diverse macro zone d'Italia, coperte in passato in regime della cosiddetta « continuità 2 », attualmente non più collegato direttamente con la Sardegna (Marche, Abruzzo, Friuli Venezia Giulia) nonostante l'alta presenza di comunità sarde e gli ottimi rapporti sociali ed economici tra le regioni;

appare di notevole importanza la convocazione di un tavolo tecnico al ministero delle infrastrutture e dei trasporti per supportare la regione Sardegna nella vertenza con l'Unione europea e ridiscutere competenze, fondi e futuro della continuità territoriale e della libera circolazione dei cittadini da e per la Sardegna;

il trasporto aereo e fondamentale per lo sviluppo, la crescita e la sopravvivenza della Sardegna posto che la condizione d'insularità e la mancanza di continuità territoriale ne limitano notevolmente lo sviluppo economico e turistico,

impegna il Governo

a prevedere che nell'ambito della procedura di cessione sia introdotto l'obbligo del servizio nelle tratte da e per la Sardegna sia sulle rotte principali, sia sulle rotte minori o di « continuità 2 », soprattutto in assenza di altri vettori.

9/675/**9**. Deidda.

La Camera,

premesso che:

il decreto-legge in esame reca « Misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A. »;

Alitalia Maintenance Systems (AMS) era un'eccellenza tecnologica italiana che svolge attività di manutenzione, revisione e riparazione di motori per aeromobili e componenti aeronautici, unica azienda in Italia ad eseguire manutenzione su motori aeronautici di grandi dimensioni;

dopo il fallimento dell'azienda, avvenuto nel 2015, gli *asset* dell'azienda sono stati acquistati dalla società di Miami *International Aerospace Group* (IAG) ma nei due anni che sono seguiti e fino ad oggi non ci sono stati segni di ripresa di un'attività di revisione e manutenzione;

inoltre, la IAG non sta procedendo con l'assunzione dei lavoratori dell'AMS nonostante i precisi impegni assunti in merito nei tavoli istituzionali;

la nuova proprietà, inoltre, ha disposto il trasporto a Miami di quasi tutti i materiali che erano presenti nei magazzini romani dell'AMS, mentre non starebbe pagando l'affitto dei magazzini che ospitano Fattività dell'azienda, di proprietà di Alitalia Lai, la *bad company* di Alitalia che ha come scopo il rimborso dei creditori al 2008,

impegna il Governo

a promuovere iniziative di rilancio della politica industriale nel settore del trasporto aereo, con particolare riferimento alla manutenzione dei motori, anche al fine di salvaguardare le attività c i livelli occupazionali dell'ex *Alitalia maintenance systems*, preservando le professionalità acquisite che altrimenti rischiano di andare disperse per sempre.

9/675/**10**. Mollicone, Rampelli.

La Camera,

premesso che,

il 2 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, preso atto dell'esito del referendum con il quale i dipendenti del vettore hanno sonoramente bocciato il verbale di accordo stipulato il

13 aprile 2017 sul tavolo del governo tra azienda e sindacati, e quindi dell'impossibilità di procedere alla ricapitalizzazione della compagnia, aveva deciso all'unanimità di presentare l'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria;

la suddetta bozza di accordo era stata concordata tra azienda e sindacati dopo settimane di trattative c scioperi, indetti allorquando il *management* dell'Alitalia aveva annunciato un piano di rilancio aziendale per gli anni 2017-2021 che prevedeva un aumento dei ricavi a fronte di un significativo taglio del costo del lavoro che avrebbe dovuto tradursi nel licenziamento di circa 2.500 lavoratori ed in un taglio fino al 32 per cento della loro retribuzione;

con il loro verdetto le lavoratrici ed i lavoratori hanno detto no ai pesantissimi sacrifici imposti per la terza volta in meno di dieci anni, in assenza di un piano industriale credibile ed in permanenza di un *management* inadeguato;

con decreto del MISE del 2 maggio 2017 la società Alitalia – Società Aerea Italiana Spa veniva ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003 (cosiddetta legge Marzano);

a margine dell'esito referendario il Ministro dell'economia e delle finanze dichiarava testualmente che: « la cosa più plausibile è che si vada verso un breve periodo di amministrazione straordinaria che si potrà concludere nel giro di 6 mesi o con una vendita parziale o totale degli *asset* di Alitalia oppure con la liquidazione », mentre contestualmente e su un altro versante, il Ministro del lavoro dichiarava: « Se con il commissariamento di Alitalia si deciderà per la messa in cassa integrazione di un numero più alto di lavoratori rispetto a quello previsto dal preaccordo bocciato dai lavoratori, e cioè circa 1.000, il Fondo del trasporto aereo potrebbe non avere le risorse per garantire gli ammortizzatori sociali avuti finora dai lavoratori della compagnia che dovrebbero quindi avere solo gli ammortizzatori ordinari »;

il fallimento dell'azienda non è un destino irreversibile ed un intervento diretto dello Stato nel capitale della stessa potrebbe porla sul mercato in condizioni di minore debolezza e costruire le prospettive per un rilancio che certamente è difficile ma che andrebbe quantomeno tentato, alla stregua di quanto già ipotizzato in passato per l'Ilva per la quale Cassa depositi e prestiti sarebbe stata chiamata a partecipare ad una cordata finalizzata all'acquisizione di quell'azienda, in quanto *asset* importante per il nostro Paese;

l'opzione è addirittura contemplata dalla Costituzione che agli articoli 43 e 47 rispettivamente recita: « A fini di utilità generale la legge può riservare originariamente o trasferire, mediante espropriazione e salvo indennizzo, allo Stato, ad enti pubblici o a comunità di lavoratori o di utenti determinate imprese o categorie di imprese, che si riferiscano a servizi pubblici essenziali o a fonti di energia o a situazioni. » e « La Repubblica... favorisce l'accesso al diretto ed indiretto investimento azionario nei grandi complessi produttivi del Paese »;

l'amministrazione straordinaria è una procedura concorsuale con finalità conservative del patrimonio produttivo e di salvaguardia dell'occupazione di imprese insolventi che presentino concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico dell'attività imprenditoriale, che si svolge sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico, e che deve potersi realizzare alternativamente tramite tre possibili percorsi alternativi contemplati dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 270 del 1999, come modificato dal decreto-legge n. 134 del 2008: il primo, sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno (« programma di cessione dei complessi aziendali »); il secondo, sulla base di un programma di

risanamento di durata non superiore a due anni (« programma di ristrutturazione »); il terzo, per le sole società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali (come nel caso di Alitalia) anche tramite la cessione di complessi di beni e contratti sulla base di un programma di durata non superiore ad un anno (« programma di cessione dei complessi di beni e contratti »);

tali previsioni sono state introdotte nel 2008, all'epoca della presentazione del cosiddetto Piano Fenice, al fine di rendere possibile la vendita immediata, ma solo parziale, di Alitalia alla cordata Cai. A seguito di quella modifica normativa, che consentiva la cosiddetta « vendita spezzatino », una parte consistente di Alitalia è rimasta nella mani della gestione commissariale (con circa 9 mila esuberi) ed ha cessato l'attività al fine di permettere alla nuova Alitalia Cai di acquisire nella sua interezza l'AirOne di Toto;

l'ultima di queste previsioni, la cui finalità è quella di ripristinare una corretta gestione aziendale, che recuperi il valore dell'impresa e sia in grado di tutelare le dimensioni aziendali, i livelli occupazionali e gli interessi dei creditori dell'azienda commissariata, si applica alle imprese, come Alitalia, operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali e per le quali, in conseguenza, lo stato di crisi non può essere imputato a scarsità della domanda da parte dei consumatori, ma esclusivamente a cattiva gestione. In caso di servizio pubblico essenziale, infatti, la domanda dei consumatori è certa e stabile nei suoi livelli, oppure crescente come nel caso del trasporto aereo, e non può esservi in conseguenza un eccesso di offerta da parte dell'impresa;

una eventuale crisi non può pertanto che essere dovuta a cattiva gestione, una circostanza, quest'ultima che già da sola imporrebbe la necessità di introdurre nella disciplina giuridica la previsione di un'automatica attivazione dell'azione di responsabilità contro gli amministratori ed i componenti degli organi di controllo, previa verifica della sussistenza dei presupposti e previa presentazione della relativa istanza di autorizzazione al Ministero competente;

se la crisi dell'azienda non può essere dovuta a crisi della domanda ma solo a cattiva gestione è inoltre opportuno impedirne la svendita, i ridimensionamenti gli spezzatini ed i falsi « esuberi », salvaguardandone l'integrità aziendale ed evitando che possa essere ceduta, ancorché intera, prima di una sua ristrutturazione da parte della gestione commissariale;

impedendo la vendita a pezzi di un'azienda come Alitalia significa:

a) rendere molto più difficile l'espulsione di personale (che non è in alcun modo in esubero nell'attuale perimetro aziendale ma lo diverrebbe inevitabilmente col suo ridimensionamento);

b) neutralizzare tutte le proposte di acquisto di Alitalia presentate ai Commissari per specifiche parti dell'azienda e non per la sua interezza;

c) annullare, di fatto, la procedura di cessione sin qui seguita imponendo di ripartire da zero, aprendo il percorso della ristrutturazione aziendale finalizzato a salvaguardarne le dimensioni e i livelli occupazionali,

impegna il Governo:

a prevedere che, al fine di costruire una adeguata *partnership* industriale internazionale per Alitalia, promuoverne il rilancio come autonomo vettore nazionale e garantire l'integrità dell'insieme delle attività da essa svolte, lo Stato italiano, direttamente o tramite sue società controllate, entri nel capitale attraverso l'acquisizione da parte della Cassa depositi e prestiti di una quota significativa pari al 25 per cento dello stesso;

ad adottare iniziative normative atte a prevedere che in caso di imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di ripristinare una

corretta gestione aziendale, che recuperi il valore dell'impresa e sia in grado di tutelare le dimensioni aziendali, i livelli occupazionali e gli interessi dei creditori dell'azienda commissariata, le stesse possano essere cedute esclusivamente a seguito della ristrutturazione economico-finanziaria, da attuarsi sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni.

9/675/**11**. Fassina, Pastorino, Conte, Fornaro.

La Camera,

premesso che,

il 2 maggio 2017 il Consiglio di Amministrazione di Alitalia, preso atto dell'esito del referendum con il quale i dipendenti del vettore hanno sonoramente bocciato il verbale di accordo stipulato il 13 aprile 2017 sul tavolo del governo tra azienda e sindacati, e quindi dell'impossibilità di procedere alla ricapitalizzazione della compagnia, aveva deciso all'unanimità di presentare l'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria;

la suddetta bozza di accordo era stata concordata tra azienda e sindacati dopo settimane di trattative c scioperi, indetti allorquando il *management* dell'Alitalia aveva annunciato un piano di rilancio aziendale per gli anni 2017-2021 che prevedeva un aumento dei ricavi a fronte di un significativo taglio del costo del lavoro che avrebbe dovuto tradursi nel licenziamento di circa 2.500 lavoratori ed in un taglio fino al 32 per cento della loro retribuzione;

con il loro verdetto le lavoratrici ed i lavoratori hanno detto no ai pesantissimi sacrifici imposti per la terza volta in meno di dieci anni, in assenza di un piano industriale credibile ed in permanenza di un *management* inadeguato;

con decreto del MISE del 2 maggio 2017 la società Alitalia – Società Aerea Italiana Spa veniva ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria, ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003 (cosiddetta legge Marzano);

a margine dell'esito referendario il Ministro dell'economia e delle finanze dichiarava testualmente che: « la cosa più plausibile è che si vada verso un breve periodo di amministrazione straordinaria che si potrà concludere nel giro di 6 mesi o con una vendita parziale o totale degli *asset* di Alitalia oppure con la liquidazione », mentre contestualmente e su un altro versante, il Ministro del lavoro dichiarava: « Se con il commissariamento di Alitalia si deciderà per la messa in cassa integrazione di un numero più alto di lavoratori rispetto a quello previsto dal preaccordo bocciato dai lavoratori, e cioè circa 1.000, il Fondo del trasporto aereo potrebbe non avere le risorse per garantire gli ammortizzatori sociali avuti finora dai lavoratori della compagnia che dovrebbero quindi avere solo gli ammortizzatori ordinari »;

il fallimento dell'azienda non è un destino irreversibile ed un intervento diretto dello Stato nel capitale della stessa potrebbe porla sul mercato in condizioni di minore debolezza e costruire le prospettive per un rilancio che certamente è difficile ma che andrebbe quantomeno tentato, alla stregua di quanto già ipotizzato in passato per l'Ilva per la quale Cassa depositi e prestiti sarebbe stata chiamata a partecipare ad una cordata finalizzata all'acquisizione di quell'azienda, in quanto *asset* importante per il nostro Paese;

l'opzione è addirittura contemplata dalla Costituzione che agli articoli 43 e 47 rispettivamente recita: « A fini di utilità generale la legge può riservare originariamente o trasferire, mediante espropriazione e salvo indennizzo, allo Stato, ad enti pubblici o a comunità di lavoratori o di utenti determinate imprese o categorie di imprese, che si riferiscano a servizi pubblici essenziali o a fonti di energia o a situazioni. » e « La Repubblica... favorisce

l'accesso al diretto ed indiretto investimento azionario nei grandi complessi produttivi del Paese »;

l'amministrazione straordinaria è una procedura concorsuale con finalità conservative del patrimonio produttivo e di salvaguardia dell'occupazione di imprese insolventi che presentino concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico dell'attività imprenditoriale, che si svolge sotto la vigilanza del Ministero dello sviluppo economico, e che deve potersi realizzare alternativamente tramite tre possibili percorsi alternativi contemplati dall'articolo 27 del decreto legislativo n. 270 del 1999, come modificato dal decreto-legge n. 134 del 2008: il primo, sulla base di un programma di prosecuzione dell'esercizio dell'impresa di durata non superiore ad un anno (« programma di cessione dei complessi aziendali »); il secondo, sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni (« programma di ristrutturazione »); il terzo, per le sole società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali (come nel caso di Alitalia) anche tramite la cessione di complessi di beni e contratti sulla base di un programma di durata non superiore ad un anno (« programma di cessione dei complessi di beni e contratti »);

tali previsioni sono state introdotte nel 2008, all'epoca della presentazione del cosiddetto Piano Fenice, al fine di rendere possibile la vendita immediata, ma solo parziale, di Alitalia alla cordata Cai. A seguito di quella modifica normativa, che consentiva la cosiddetta « vendita spezzatino », una parte consistente di Alitalia è rimasta nella mani della gestione commissariale (con circa 9 mila esuberi) ed ha cessato l'attività al fine di permettere alla nuova Alitalia Cai di acquisire nella sua interezza l'AirOne di Toto;

l'ultima di queste previsioni, la cui finalità è quella di ripristinare una corretta gestione aziendale, che recuperi il valore dell'impresa e sia in grado di tutelare le dimensioni aziendali, i livelli occupazionali e gli interessi dei creditori dell'azienda commissariata, si applica alle imprese, come Alitalia, operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali e per le quali, in conseguenza, lo stato di crisi non può essere imputato a scarsità della domanda da parte dei consumatori, ma esclusivamente a cattiva gestione. In caso di servizio pubblico essenziale, infatti, la domanda dei consumatori è certa e stabile nei suoi livelli, oppure crescente come nel caso del trasporto aereo, e non può esservi in conseguenza un eccesso di offerta da parte dell'impresa;

una eventuale crisi non può pertanto che essere dovuta a cattiva gestione, una circostanza, quest'ultima che già da sola imporrebbe la necessità di introdurre nella disciplina giuridica la previsione di un'automatica attivazione dell'azione di responsabilità contro gli amministratori ed i componenti degli organi di controllo, previa verifica della sussistenza dei presupposti e previa presentazione della relativa istanza di autorizzazione al Ministero competente;

se la crisi dell'azienda non può essere dovuta a crisi della domanda ma solo a cattiva gestione è inoltre opportuno impedirne la svendita, i ridimensionamenti gli spezzatini ed i falsi « esuberi », salvaguardandone l'integrità aziendale ed evitando che possa essere ceduta, ancorché intera, prima di una sua ristrutturazione da parte della gestione commissariale;

impedendo la vendita a pezzi di un'azienda come Alitalia significa:

a) rendere molto più difficile l'espulsione di personale (che non è in alcun modo in esubero nell'attuale perimetro aziendale ma lo diverrebbe inevitabilmente col suo ridimensionamento);

b) neutralizzare tutte le proposte di acquisto di Alitalia presentate ai Commissari per specifiche parti dell'azienda e non per la sua interezza;

c) annullare, di fatto, la procedura di cessione sin qui seguita imponendo di ripartire da zero, aprendo il

percorso della ristrutturazione aziendale finalizzato a salvaguardarne le dimensioni e i livelli occupazionali,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di prevedere che, al fine di costruire una adeguata *partnership* industriale internazionale per Alitalia, promuoverne il rilancio come autonomo vettore nazionale e garantire l'integrità dell'insieme delle attività da essa svolte, lo Stato italiano, direttamente o tramite sue società controllate, entri nel capitale attraverso l'acquisizione da parte della Cassa depositi e prestiti di una quota significativa;

a valutare l'opportunità di adottare iniziative normative atte a prevedere che in caso di imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di ripristinare una corretta gestione aziendale, che recuperi il valore dell'impresa e sia in grado di tutelare le dimensioni aziendali, i livelli occupazionali e gli interessi dei creditori dell'azienda commissariata, le stesse possano essere cedute esclusivamente a seguito della ristrutturazione economico-finanziaria, da attuarsi sulla base di un programma di risanamento di durata non superiore a due anni.

9/675/**11**. *(Testo modificato nel corso della seduta)* Fassina, Pastorino, Conte, Fornaro.

La Camera,

premesso che:

la gestione commissariale di Alitalia ha agito ancora una volta sui lavoratori e sul costo del lavoro: la messa in cassa integrazione per un numero equivalente a più di 1600 persone a tempo pieno comporta un risparmio per i conti aziendali e un equivalente inevitabile maggior esborso per i conti pubblici per almeno 80 milioni di euro su base annua;

in questo quadro di esuberi, nel corso degli ultimi mesi sono emerse paradossalmente le difficoltà in cui versa l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC) soprattutto dal punto di vista della carenza di personale. Nei fatti, a fronte di una crescita costante del settore (basti pensare che il numero di passeggeri transitati negli aeroporti italiani ha superato nel 2016 la quota di 160 milioni, pari circa al doppio rispetto all'anno 2000), ENAC è stata omologata nel novero delle Pubbliche Amministrazioni destinatarie dei provvedimenti sul contenimento della spesa, con effetti evidenti sugli organici del personale, passati dalle 1317 unità del 2000 alle attuali 794, con una diminuzione complessiva che sfiora il 40 per cento. Da questa situazione, si delinea la prospettiva decisamente preoccupante di mettere in forte difficoltà l'Ente nell'assolvere i propri compiti istituzionali rispettando gli standard di sicurezza fissati dalle norme;

a fianco a figure estremamente qualificate e professionalizzate, quali ingegneri aeronautici e civili, occorre anche personale ispettivo ad alta specializzazione impiegato presso gli scali aeroportuali, indispensabile per le attività legate alla sicurezza del volo, alla funzionalità degli scali, al rispetto da parte dei gestori degli impegni assunti con i rispettivi accordi di programma;

nell'immediato, si avrebbe necessità di un provvedimento normativo che permetta l'assunzione di un contingente di risorse tale da garantire la copertura degli attuali organici e, nel dettaglio, di circa 160 unità di personale ispettivo da destinare all'attività aeroportuale;

la suddetta assunzione non comporterebbe, peraltro, alcun onere aggiuntivo a carico dell'ENAC, in quanto il personale in esame verrebbe impiegato in attività produttive da fatturare direttamente ai soggetti privati (vettori, imprese aeronautiche, gestori aeroportuali) i quali sosterrebbero i relativi costi,

impegna il Governo

ad individuare ed adottare un provvedimento normativo che consenta a ENAC di reperire il personale ispettivo richiesto tra il personale Alitalia, già qualificato, in esubero consentendo altresì un risparmio per lo Stato pari agli oneri della cassa integrazione.

9/675/**12**. Pastorino.

INTERROGAZIONI A RISPOSTA IMMEDIATA

Iniziative volte a dotare il comando provinciale dei Vigili del fuoco di Messina di uomini e mezzi adeguati, anche in considerazione della tragica vicenda dei due fratellini morti nel rogo divampato nella loro abitazione – 3-00020

GERMANÀ, PRESTIGIACOMO, MINARDO, BARTOLOZZI, SIRACUSANO e SCOMA. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

nelle prime ore del 15 giugno 2018 due fratellini, Francesco Filippo e Raniero Messina, di 13 e 10 anni, sono morti nel rogo scoppiato nella loro abitazione, nel centro della città di Messina;

nel rendere onore al gesto eroico di Francesco Filippo, che era riuscito a mettersi in salvo, ma, quando ha capito che uno dei fratelli era in casa, è tornato indietro a soccorrerlo trovando anche lui la morte, è necessario interrogarsi su quanto accaduto per comprendere se il tragico evento si sarebbe potuto evitare e se non sia necessario adottare misure per impedire che eventi del genere possano di nuovo accadere;

nella stessa giornata del 15 giugno 2018 la procura di Messina ha aperto un'inchiesta sia sull'origine dell'incendio, sia sulla tempestività e sull'efficacia dei soccorsi. Risulta agli interroganti che l'allarme è stato lanciato alla 4,07 del mattino, ma alle 4,33 è stato chiamato il 112, non essendo ancora arrivato alcun mezzo;

in base alle testimonianze raccolte, i primi ad arrivare sono stati una volante della polizia e un'autoambulanza; subito dopo sono arrivati i vigili del fuoco, con un camioncino e una jeep, e solo successivamente è arrivata l'autobotte. L'autoscala si è rivelata inidonea ad essere prontamente utilizzata per le vie strette del centro di Messina e, tuttavia, la locale stazione dei vigili del fuoco non dispone di una piattaforma;

l'opera dei vigili del fuoco ha certamente impedito che l'evento assumesse dimensioni più tragiche, ma appare chiaro che la carenza di mezzi e di personale, più volte segnalato dai vigili del fuoco alle autorità competenti, è stata concausa del tragico fatto –:

se non ritenga opportuno verificare i motivi per i quali non si è dato corso alle reiterate segnalazioni del comando provinciale dei vigili del fuoco di Messina, relative alla scarsità della dotazione di uomini e di mezzi, individuando, ove occorra e per i profili di competenza, le relative responsabilità e provvedendo a dotare il Corpo di mezzi adeguati alla tipologia costruttiva della città di Messina, al fine di evitare il ripetersi di simili eventi tragici.

(3-00020)

Iniziative di competenza in ordine all'annullamento di provvedimenti di trascrizione di atti di nascita in Italia di bambini quali figli di coppie dello stesso sesso – 3-00021

MONTARULI, RAMPELLI, ACQUAROLI, BELLUCCI, BUCALO, BUTTI, CARETTA, CIABURRO, CROSETTO, DEIDDA, LUCA DE CARLO, DELMASTRO DELLE VEDOVE, DONZELLI, FERRO, FIDANZA, FOTI, FRASSINETTI, GEMMATO, LOLLOBRIGIDA, LUCASELLI, MASCHIO, MELONI, MOLLICONE,

OSNATO, PRISCO, RIZZETTO, ROTELLI, SILVESTRONI, TRANCASSINI, VARCHI e ZUCCONI. — *Al Ministro dell'interno*. — Per sapere – premesso che:

la legge italiana non prevede il riconoscimento di figli nati sul territorio nazionale da coppia « omogenitoriale »;

nonostante ciò e il rifiuto degli uffici dell'anagrafe di Torino di attestare il falso, in data 23 aprile 2018 il sindaco di Torino, Chiara Appendino, ha trascritto l'atto di nascita in Italia di un bambino quale figlio di una coppia dello stesso sesso, concepito all'estero con procreazione assistita;

l'articolo 5 della legge n. 40 del 2004 vieta espressamente l'accesso alle tecniche di procreazione mediamente assistita a coppie dello stesso sesso, mentre l'articolo 12 della medesima legge vieta il ricorso alla surrogazione di maternità, nonché la sua organizzazione o pubblicizzazione;

con l'articolo 29 della Costituzione la Repubblica riconosce i diritti della famiglia come società naturale;

l'iniziativa del sindaco Appendino rappresenta, ad avviso degli interroganti, una palese violazione delle norme dell'ordinamento, non colmando alcuna lacuna normativa;

in ogni caso, il sindaco Appendino e i primi cittadini che successivamente hanno assunto la stessa iniziativa sono intervenuti su una materia che è competenza esclusiva dello Stato;

pertanto, a prescindere dal merito della vicenda, anche nel caso in cui si ritenga sussistente un vuoto normativo, l'atto in oggetto risulterebbe carente per difetto di competenza;

in passato alcuni tribunali hanno ordinato la trascrizione degli atti di nascita di bambini su istanza di coppie dello stesso sesso, ma in tali casi le ordinanze dei giudici riguardavano fattispecie relative a provvedimenti emessi in altri ordinamenti, in quanto relativi a minori nati in un Paese straniero, e ne dichiaravano l'efficacia nell'ordinamento italiano;

in tali casi, tuttavia, al giudice adito era inibito un qualsivoglia autonomo accertamento della compatibilità dei suddetti provvedimenti con la legislazione nazionale, dovendo esprimersi esclusivamente sul mantenimento dello *status filiationis* conseguito dal minore all'estero;

nel caso in esame, invece, il provvedimento del sindaco Appendino non è volto a mantenere, bensì ad instaurare lo *status filiationis* del minore, ad avviso degli interroganti in palese contrasto con le norme di diritto interno e internazionale a tutela dei minori;

nei provvedimenti *de quo* prevale, infatti, l'interesse degli adulti a dichiararsi, a giudizio degli interroganti falsamente, genitore naturale del bambino, esercitando un'opzione non prevista dall'ordinamento;

il Governo non ha ancora provveduto ad annullare gli atti del sindaco Appendino e degli altri sindaci che hanno imitato l'iniziativa –:

se non intenda assumere ogni iniziativa di competenza volta ad annullare tutti i provvedimenti di registrazione di nascita in Italia di bambino quale figlio di coppia dello stesso sesso.

(3-00021)

Intendimenti in merito alla realizzazione e al completamento di opere infrastrutturali in Toscana, in raccordo con gli enti territoriali – 3-00022

TOCCAFONDI. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

da giorni circola notizia di un *dossier* che il MoVimento 5 Stelle toscano avrebbe consegnato al Ministro interrogato. Il capogruppo in consiglio regionale Giannarelli, incaricato della redazione del *dossier*, ha precisato che lo spirito non sarebbe « quello del distruggere per partito preso », ma del « comprendere di quali opere la città e i cittadini abbiano veramente bisogno ». Le opere sotto osservazione sarebbero: passante fiorentino dell'alta velocità e relativa sottostazione; ampliamento

dell'aeroporto di Peretola; nuovo termovalorizzatore; tranvia della Piana; nuovo stadio; terza corsia dell'autostrada e raddoppio corsie della statale Tirrenica;

il dossier *mette* di fatto in discussione l'intero sviluppo di Firenze, cancellando anni di lavoro e opere attese da decenni. Tutte opere in corso di realizzazione o pronte per essere realizzate e che hanno ricevuto o stanno ricevendo investimenti pubblici;

il blocco dell'alta velocità renderebbe inutile la stazione Foster, per la quale è già stato speso un miliardo di euro. Il fermo dell'ampliamento dell'aeroporto bloccherebbe lo sviluppo dello scalo, ma anche la realizzazione del nuovo stadio e del nuovo mercato alimentare. Il *dossier* parlerebbe di « potenziamento dello scalo pisano come unico aeroporto strategico toscano, con declassamento del fiorentino a *city-airport* »;

il Presidente della regione, Enrico Rossi, ha invitato il Ministro interrogato al dibattito sul piano regionale delle infrastrutture e della mobilità, in programma a Firenze il 26 giugno 2018. Anche il sindaco di Firenze si è espresso duramente sul blocco delle opere;

Confindustria e tutte le categorie economiche e sindacali hanno ricordato il ruolo fondamentale delle infrastrutture per lo sviluppo economico della Toscana, ove operano circa 450 mila imprese –:

quali siano gli intendimenti del Ministro interrogato sulle questioni esposte, in particolare sulla realizzazione della nuova pista aeroportuale di Firenze, sulla realizzazione del passante e della nuova stazione alta velocità a Firenze, sulla realizzazione del termovalorizzatore di Case Passerini e sul completamento del sistema tramviario, e se non ritenga opportuno lavorare in regime di stretta collaborazione e concertazione, anche con le amministrazioni locali, visto che talune opere sono in gestazione da anni, hanno seguito *iter* complessi che ne garantiscono la compatibilità ambientale e la sostenibilità economica e la loro eventuale dismissione potrebbe generare contenziosi e spreco di risorse pubbliche.

(3-00022)

Chiarimenti in merito alla vicenda della nave Aquarius ed ai motivi del mancato approdo in un porto italiano – 3-00023

STUMPO e FORNARO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

stando a quanto si apprende dagli organi di stampa, domenica 10 giugno 2018 il Ministro dell'interno e Vicepresidente del Consiglio dei ministri, Matteo Salvini, non avrebbe concesso l'autorizzazione alla nave Aquarius di fare ingresso in un porto italiano;

sull'Aquarius in quel momento si trovavano 629 migranti, di questi 123 erano minori non accompagnati, 11 bambini e 7 donne incinte;

le 629 persone migranti a bordo dell'Aquarius hanno ricevuto soccorso in mare in ben sei diverse operazioni di salvataggio avvenute tutte sotto il coordinamento della Guardia costiera italiana;

dopo aver recuperato le prime 229 persone migranti il coordinamento della Guardia costiera italiana ha chiesto all'Aquarius di accettare il trasferimento di altre persone che erano state soccorse sia da navi della Marina che della Guardia costiera italiana nella giornata del 9 giugno 2018;

l'Aquarius quindi ha ricevuto un trasferimento di 129 persone dalla nave della Guardia costiera CP 312, poi altre 64 dalla nave della Guardia costiera CP 319 e infine altri 88 sopravvissuti dalla nave della Guardia costiera CP 267; inoltre la nave San Giusto ha aiutato ad effettuare l'ultimo trasferimento di 119 naufraghi dalla nave mercantile MV Jolly Vanadio;

la Guardia costiera, quindi, ha coordinato tutte le azioni di salvataggio fin

dall'inizio ed ha assunto la responsabilità del soccorso;

da fonti di stampa risulterebbe che la sera del 10 giugno 2018 il Ministro dell'interno, di concerto con il Ministro interrogato, inviava una comunicazione urgente al Governo di Malta al quale richiedeva perentoriamente di accogliere i migranti della nave Aquarius, ricevendo un diniego;

la nave Aquarius è rimasta a lungo a metà strada fra Italia e Malta fino a quando il Governo della Spagna si è offerto di accogliere i migranti nel porto di Valencia;

la paventata chiusura dei porti può avvenire per motivi di sicurezza nazionale, non certo per navi che possono essere in difficoltà per avere prestato soccorso sotto il coordinamento da Roma della Guardia costiera, secondo quanto previsto dai trattati internazionali in materia di Sar (*search and rescue*) –:

se corrisponda al vero e con quale motivazione sia stato emanato un atto formale che ha sancito la chiusura dei porti e, in caso di assenza di questo, per quali motivi e sulla base di quale normativa la nave Aquarius non abbia potuto recarsi in almeno uno dei porti italiani i cui sindaci avevano dato la disponibilità ad accogliere i 629 migranti.

(3-00023)

Posizione del Governo sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche, con particolare riferimento alla TAV Torino-Lione e al Terzo valico – 3-00024

GRIBAUDO, PAITA, GARIGLIO, BONOMO, ENRICO BORGHI, FREGOLENT, GIORGIS, LEPRI, LOSACCO, PORTAS, VAZIO e FIANO. — *Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. — Per sapere – premesso che:

il Ministro interrogato ha, con una serie di dichiarazioni, annunciato l'intenzione di rivedere alcune strategiche infrastrutture, a giudizio degli interroganti usando come pretesto una verifica su costi e benefici, destando non poca preoccupazione sulla realizzazione delle stesse;

è impensabile solo immaginare di fermare delle opere, come Terzo valico e Tav, per le quali sono stati già compiuti tutti i passaggi amministrativi necessari alla realizzazione con impegno di ingenti risorse economiche;

si tratta di opere che investono la responsabilità del Paese anche in base ad accordi internazionali;

la richiesta di una verifica sui costi e benefici appare secondo gli interroganti del tutto pretestuosa e finalizzata ad assecondare un certo ideologismo « anti », anche perché su tutte le opere, per esplicito intendimento del precedente Governo, sono state già effettuate le analisi costi/benefici in riferimento a ciascuna opera, dimostrandone l'assoluta validità e sostenibilità;

nella XVII legislatura sono stati compiuti importanti percorsi istituzionali, da parte del Governo *pro tempore*, per la più ampia condivisione possibile delle suddette opere, con l'obiettivo di disinnescare le tensioni presenti con sensibilità maggiormente refrattarie alla loro realizzazione;

ad esempio, sulla TAV, con il rapporto « Verifica del modello di esercizio per la tratta nazionale lato Italia », si è attuata la revisione del progetto da parte dell'allora Ministro Delrio che, per la tratta nazionale, ne ha dimezzato i costi, riutilizzando una parte rilevante della linea storica, come certificato anche dai documenti ufficiali dell'Osservatorio che ha dimostrato l'oggettiva validità della Tav, soprattutto se inserita nel contesto delle reti europee;

come per la Tav, anche il « no » al Terzo valico causerebbe penali rilevanti: quelle per i mancati utili e quelle relative alle opere per ripristinare il territorio. Un costo complessivo per l'Italia di miliardi di euro, nonché di un ritardo della rete infrastrutturale –:

quale sia la posizione del Governo sul futuro delle grandi opere in Italia e se

corrisponda al vero l'intenzione di ridiscutere le stesse con il rischio di penali e di non realizzare infrastrutture strategiche per il Paese, come la Tav e il Terzo valico.

(3-00024)

Intendimenti in merito alle politiche per contrastare la crisi demografica – 3-00025

ZIELLO, MOLINARI, ANDREUZZA, BADOLE, BASINI, BAZZARO, BELLACHIOMA, BELOTTI, BENVENUTO, BIANCHI, BILLI, BINELLI, BISA, BOLDI, BONIARDI, BORDONALI, CLAUDIO BORGHI, CAFFARATTO, CANTALAMESSA, CAPARVI, CAPITANIO, VANESSA CATTOI, CAVANDOLI, CECCHETTI, CENTEMERO, CESTARI, COIN, COLLA, COLMELLERE, COMAROLI, COMENCINI, COVOLO, ANDREA CRIPPA, DARA, DE ANGELIS, DE MARTINI, D'ERAMO, DI MURO, DI SAN MARTINO LORENZATO DI IVREA, DONINA, FANTUZ, FERRARI, FOGLIANI, FORMENTINI, FOSCOLO, FRASSINI, FURGIUELE, GASTALDI, GERARDI, GIACCONE, GIACOMETTI, GIGLIO VIGNA, GOBBATO, GOLINELLI, GRIMOLDI, GUSMEROLI, IEZZI, INVERNIZZI, LATINI, LAZZARINI, LEGNAIOLI, LIUNI, LO MONTE, LOCATELLI, LOLINI, EVA LORENZONI, LUCCHINI, MACCANTI, MAGGIONI, MARCHETTI, MATURI, MORELLI, MOSCHIONI, MURELLI, ALESSANDRO PAGANO, PANIZZUT, PAOLINI, PAROLO, PATASSINI, PATELLI, PATERNOSTER, PETTAZZI, PIASTRA, POTENTI, PRETTO, RACCHELLA, RAFFAELLI, RIBOLLA, SALTAMARTINI, SASSO, SEGNANA, STEFANI, TARANTINO, TATEO, TERZI, TIRAMANI, TOMASI, TOMBOLATO, TONELLI, TURRI, VALBUSA, VALLOTTO, VINCI, VIVIANI, ZANOTELLI, ZICCHIERI, ZOFFILI e ZORDAN. — *Al Ministro per la famiglia e le disabilità*. — Per sapere – premesso che:

le teorie neomalthusiane, indicando nella crescita demografica il peggiore dei mali, hanno condizionato pesantemente le istituzioni internazionali e le politiche dei Governi, con risultati che sono all'origine della crisi economica e che si sono rivelati devastanti per l'economia e per lo sviluppo dell'umanità. Con il verificarsi del crollo delle nascite, il prodotto interno lordo mondiale è cominciato a decrescere ed i costi fissi ad aumentare;

la mancanza di giovani e la crescita percentuale di anziani e pensionati hanno fatto lievitare le spese sanitarie e quelle dei sistemi pensionistici. Per sopperire alla mancata crescita demografica, le economie avanzate hanno aumentato le tasse e incrementato i costi, praticando politiche di credito facile e a basso interesse e indebitando le famiglie in maniera vertiginosa. La riduzione del risparmio e la crescita del debito delle famiglie è più o meno simile in tutti i Paesi avanzati che hanno adottato politiche di decrescita demografica;

la denatalità in Europa è ormai un'emergenza. Entro il 2025 i primi Paesi europei — Italia, Spagna, Germania, Grecia — potrebbero sperimentare l'implosione demografica, ovvero la diminuzione effettiva della popolazione;

questi dati allarmanti, incidenti sul destino delle nuove generazioni, incrociano le cause e gli effetti della denatalità, una realtà che rende l'Italia penultima in Europa, che frena la ripresa economica e finirà con il determinare un pesante squilibrio generazionale;

è necessario conferire piena attuazione all'articolo 31 della Costituzione, il quale sancisce che « La Repubblica agevola con misure economiche e altre provvidenze la formazione della famiglia e l'adempimento dei compiti relativi (...) »;

anche quando si è affrontato il problema di misure di sostegno economico alle famiglie con interventi mirati, si è agito in modo assistenzialistico e non con una politica programmata di contrasto alla denatalità;

il nostro Paese è agli ultimi posti tra i Paesi dell'Unione europea per la spesa per la famiglia e l'infanzia;

per l'ordinamento italiano si conferma, quindi, l'opportunità di rivisitare, dentro un quadro complessivo, il *favor familiae* previsto dalla Costituzione –:

quali politiche il Ministro interrogato intenda promuovere per contrastare la crisi demografica.

(3-00025)

Iniziative, anche normative, volte alla bonifica dei siti inquinati, con particolare attenzione agli interventi relativi alla « Terra dei fuochi » – 3-00026

VIGNAROLI, DAGA, DEIANA, FEDERICO, ILARIA FONTANA, D'IPPOLITO, LICATINI, ALBERTO MANCA, NANNI, RICCIARDI, ROSPI, TERZONI, TRAVERSI, VARRICA, VIANELLO e ZOLEZZI. — *Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare*. — Per sapere – premesso che:

com'è noto, il nostro Paese si è dotato di una specifica legislazione ambientale nazionale con notevole ritardo rispetto ai primi importanti interventi normativi comunitari. Per di più, con l'entrata in vigore di una disciplina sanzionatoria ambientale più rigorosa, le organizzazioni criminali hanno fornito a imprenditori senza scrupoli, interessati a vedere abbattuti i loro costi di impresa, una comoda « scorciatoia » per disfarsi dei rifiuti prodotti dalla loro attività, anche provvedendo a trasferire tali residui in aree che fossero di loro più agevole controllo;

tali circostanze hanno portato a far sì che le aree in cui più forte era la pressione antropica prodotta dalle attività industriali più risalenti ed inquinanti, così come in quelle che si erano, loro malgrado, trasformate in comode « mete » di traffici illeciti di rifiuti, presentino, ad oggi, gravi e diffusi indici di inquinamento delle matrici ambientali e forti rischi per la salute di ogni cittadino;

l'estrema gravità sanitaria, ambientale, economica e della legalità dell'area cosiddetta della « Terra dei fuochi », che ricomprende alcune aree della regione Campania, ha portato l'Esecutivo precedente a interventi specifici nella regione Campania;

si prende atto dell'esistenza, su tutto il territorio nazionale, di aree che possono essere definite « ad alta compromissione ambientale » per l'alta densità di discariche abusive, percolazioni, roghi tossici e contaminazioni delle falde acquifere, che mettono a repentaglio la salute dei cittadini, la qualità delle matrici ambientali nonché la fiducia delle comunità nei confronti dello Stato –:

se negli intendimenti e nelle priorità del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare vi sia la volontà di proseguire con gli interventi in favore della « Terra dei fuochi », contestualmente individuando altre aree sofferenti a livello ambientale, sparse su tutto il territorio nazionale, se del caso, illustrando quali saranno gli elementi di criticità ambientale ed epidemiologica che saranno tenuti in specifica considerazione, oltre alla valutazione di iniziative normative per rendere più sollecite ed efficaci le operazioni di bonifica dei siti inquinati, anche non ricadenti in siti di interesse nazionale (SIN).

(3-00026)

Stabilimenti Tipografici Carlo Colombo S. p. A.

18ALA0016110