

RESOCONTO STENOGRAFICO

18.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 GIUGNO 2018

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE MARIA EDERA SPADONI

INDI

DEL PRESIDENTE ROBERTO FICO

E DEL VICEPRESIDENTE ETTORE ROSATO

INDICE

RESOCONTO STENOGRAFICO 1 - 46

Missioni	1	PRESIDENTE.....	1
PRESIDENTE.....	1	Preavviso di votazioni elettroniche	1
Convocazione delle Commissioni permanenti per la loro costituzione	1	PRESIDENTE.....	1
		<i>(La seduta, sospesa alle 9,35, è ripresa alle 10)</i>	1

N.B. Il RESOCONTO SOMMARIO è disponibile on line già nel corso della seduta, alla pagina “Resoconti” del sito della Camera dei deputati. Il Resoconto Sommario è corredato di collegamenti ipertestuali verso il Resoconto Stenografico (*Vedi RS*) ed ai documenti di seduta (*Vedi All. A*).

I documenti esaminati nel corso della seduta e le comunicazioni all’Assemblea non lette in aula sono pubblicati nell’*Allegato A*.

Gli atti di controllo e di indirizzo presentati e le risposte scritte alle interrogazioni sono pubblicati nell’*Allegato B*.

N.B. MOVIMENTO 5 STELLE: M5S; LEGA - SALVINI PREMIER: LEGA; PARTITO DEMOCRATICO: PD; FORZA ITALIA - BERLUSCONI PRESIDENTE: FI; FRATELLI D'ITALIA: FDI; LIBERI E UGUALI: LEU; MISTO-MAIE-MOVIMENTO ASSOCIATIVO ITALIANI ALL'ESTERO: MISTO-MAIE; MISTO-CIVICA POPOLARE-AP-PSI-AREA CIVICA: MISTO-CP-A-PS-A; MISTO-MINORANZE LINGUISTICHE: MISTO-MIN.LING.; MISTO-NOI CON L'ITALIA-USEI: MISTO-NCI-USEI; MISTO-+EUROPA-CENTRO DEMOCRATICO: MISTO-+E-CD.

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) (Seguito della discussione ed approvazione).....	
PRESIDENTE.....	2
<i>(Esame dell'articolo unico - A.C. 675).....</i>	2
PRESIDENTE.....	2
<i>(Esame degli ordini del giorno - A.C. 675).....</i>	2
PRESIDENTE.....	2, 3, 4, 5, 6
BENAMATI Gianluca (PD).....	5
CRIPPA Davide, <i>Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico</i>	4, 6
DEIDDA Salvatore (FDI).....	3
FASSINA Stefano (LEU).....	3, 5, 6
PITTALIS Pietro (FI).....	4
<i>(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 675).....</i>	7
PRESIDENTE.....	7, 8, 10, 12, 13, 15, 17, 19, 21
BENAMATI Gianluca (PD).....	15, 17
BUTTI Alessio (FDI).....	10, 11, 12, 13
DE LORENZIS Diego (M5S).....	19
FASSINA Stefano (LEU).....	8
SALTAMARTINI Barbara (LEGA).....	17, 19
TONDO Renzo (MISTO-NCI-USEI).....	7
ZANELLA Federica (FI).....	13
<i>(Votazione finale ed approvazione - A.C. 675).....</i>	21
PRESIDENTE.....	21
Dimissioni del deputato Guido Crosetto.....	21
PRESIDENTE.....	21, 22, 23, 24, 25
ADELIZZI Cosimo (M5S).....	22, 24
FIANO Emanuele (PD).....	24, 25
FORNARO Federico (LEU).....	24
FUSACCHIA Alessandro (MISTO+E-CD).....	22
PALMIERI Antonio (FI).....	21
RAMPELLI Fabio (FDI).....	23
<i>(La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 15).....</i>	25
Svolgimento di interrogazioni a risposta immediata.....	26
PRESIDENTE.....	26
<i>(Iniziativa 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 - n. 3-00020).....</i>	26
PRESIDENTE.....	26, 27
FRACCARO Riccardo, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta</i>	26
GERMANA' Antonino (FI).....	26, 27
<i>(Iniziativa 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 - n. 3-00021).....</i>	27
PRESIDENTE.....	28, 29
FRACCARO Riccardo, <i>Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta</i>	28
MONTARULI Augusta (FDI).....	28, 29
<i>(Intendimenti in merito alla realizzazione e al completamento di opere infrastrutturali in Toscana, in raccordo con gli enti territoriali - n. 3-00022).....</i>	29
PRESIDENTE.....	29, 30, 31
TOCCAFONDI Gabriele (MISTO-CP-A-PS-A).....	29, 30, 31
TONINELLI Danilo, <i>Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti</i>	29
<i>(Chiarimenti in merito alla vicenda della nave Aquarius ed ai motivi del mancato approdo in un porto italiano - n. 3-00023).....</i>	31
PRESIDENTE.....	31, 32
STUMPO Nicola (LEU).....	31, 32
TONINELLI Danilo, <i>Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti</i>	31, 32
<i>(Posizione del Governo sulla realizzazione delle infrastrutture strategiche, con particolare riferimento alla TAV Torino-Lione e al Terzo valico - n. 3-00024).....</i>	33
PRESIDENTE.....	33, 34, 35
GARIGLIO Davide (PD).....	34, 35
PAITA Raffaella (PD).....	33
TONINELLI Danilo, <i>Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti</i>	33
<i>(Intendimenti in merito alle politiche per contrastare la crisi demografica - n. 3-00025).....</i>	35
PRESIDENTE.....	35, 36, 37
FONTANA Lorenzo, <i>Ministro per la Famiglia e le disabilità</i>	35, 36
ZIELLO Edoardo (LEGA).....	35, 37
<i>(Iniziativa, anche normative, volte alla bonifica dei siti inquinati, con particolare attenzione agli interventi relativi alla "Terra dei fuochi" - n. 3-00026).....</i>	37
PRESIDENTE.....	37, 38
COSTA Sergio, <i>Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare</i>	37
D'IPPOLITO Giuseppe (M5S).....	37
VIGNAROLI Stefano (M5S).....	38
Missioni.....	38
PRESIDENTE.....	39

Interventi di fine seduta	39
PRESIDENTE.....	39, 40, 41, 42, 43
AZZOLINA Lucia (M5S).....	41
CENNI Susanna (PD).....	40
CILLIS Luciano (M5S).....	43
DELMASTRO DELLE VEDOVE Andrea (FDI).....	39, 40
FRAGOMELI Gian Mario (PD).....	39
GRIPPA Carmela (M5S).....	41
PETTARIN Guido Germano (FI).....	40
VILLANI Virginia (M5S).....	43
ZANICHELLI Davide (M5S).....	42
<i>(La seduta, sospesa alle 16,10, è ripresa alle 17,27)</i>	44
Modifica nella composizione della Giunta per il Regolamento	44
PRESIDENTE.....	44
<i>(La seduta, sospesa alle 17,28, è ripresa alle 17,30)</i>	44
Annuncio delle dimissioni di Segretari di Presidenza	44
PRESIDENTE.....	44
Sui lavori dell'Assemblea	44
PRESIDENTE.....	44
Sull'ordine dei lavori	44
PRESIDENTE.....	44, 45, 46
BALDELLI Simone (FI).....	44
BORGHI Enrico (PD).....	45
DEL GROSSO Daniele (M5S).....	46
FORNARO Federico (LEU).....	45
Ordine del giorno della prossima seduta	46
PRESIDENTE.....	46
ERRATA CORRIGE	46
SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA	46
Votazioni elettroniche (Schema)	I-IX

PAGINA BIANCA

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
MARIA EDERA SPADONI

La seduta comincia alle 9,30.

PRESIDENTE. La seduta è aperta.

Invito il deputato segretario a dare lettura del processo verbale della seduta precedente.

FRANCESCO SCOMA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni, il processo verbale si intende approvato.
(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati Bitonci, Buffagni, Castiello, Comaroli, Cominardi, D'Incà, D'Uva, Del Re, Delrio, Di Stefano, Durigon, Ferraresi, Gregorio Fontana, Lorenzo Fontana, Fraccaro, Fugatti, Garavaglia, Gelmini, Giorgetti, Guidesi, Liuni, Manzato, Micillo, Molteni, Morrone, Pastorino, Picchi, Carlo Sibilìa, Spadafora, Tofalo, Vacca, Valente e Villarosa sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

I deputati in missione sono complessivamente cinquanta, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna (*Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'allegato A al resoconto della seduta odierna*).

Convocazione delle Commissioni permanenti per la loro costituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, a seguito della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo tenutasi ieri, si è convenuto che le Commissioni permanenti saranno convocate per procedere alla loro costituzione nella giornata di giovedì 21 giugno, secondo i seguenti orari: Commissioni dalla I alla VII, alle ore 9,30; Commissioni dall'VIII alla XIV, alle ore 11.

Preavviso di votazioni elettroniche (ore 9,34).

PRESIDENTE. Poiché nel corso della seduta potranno aver luogo votazioni mediante procedimento elettronico, decorrono da questo momento i termini di preavviso di cinque e venti minuti previsti dall'articolo 49, comma 5, del Regolamento.

Sospendo pertanto la seduta che riprenderà alle ore 9,55.

La seduta, sospesa alle 9,35, è ripresa alle 10.

PRESIDENZA DEL
PRESIDENTE ROBERTO FICO

Seguito della discussione del 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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato, n. 675: 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 Spa.

Ricordo che nella seduta del 18 giugno si è conclusa la discussione sulle linee generali e la relatrice è intervenuta in sede di replica, mentre il rappresentate del Governo vi ha rinunciato.

(Esame dell'articolo unico - A.C. 675)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico del disegno di legge di conversione, nel testo recante le modificazioni apportate dal Senato, e delle proposte emendative riferite agli articoli del decreto-legge (*Vedi l'allegato A*).

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibili, ai sensi dell'articolo 96-bis, comma 7, del Regolamento, in quanto estranee rispetto ai contenuti del provvedimento in esame - circoscritto ad una proroga del termine per la procedura di cessione dei complessi aziendali dell'Alitalia e per la restituzione del prestito statale, nonché ai contenuti della relazione alle Camere dei commissari - le seguenti proposte emendative già dichiarate inammissibili in sede referente: Rampelli 1.1, in materia di integrazioni e modificazioni all'invito per la raccolta di manifestazioni di interesse finalizzata alla definizione della procedura di amministrazione straordinaria; Rampelli 1.2, che prevede che, nelle more del completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia, i commissari straordinari avviino le opportune procedure volte al potenziamento delle tratte a lungo raggio; Rampelli 1.3, che prevede che, nelle more del completamento della procedura

di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia, i commissari straordinari avviino le opportune procedure volte al riacquisto dei diritti di approdo e di decollo relativi all'aeroporto di Londra Heathrow; Fassina 1.11, che interviene sulle disposizioni relative alle condizioni per l'ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali; Fassina 1.10, che prevede che, al fine di costruire un'adeguata *partnership* industriale internazionale per Alitalia, di promuoverne il rilancio come autonomo vettore nazionale e di garantire l'integrità dell'insieme delle attività da essa svolte, lo Stato direttamente o tramite società controllate entri nel capitale dell'azienda per una quota minima del 25 per cento; Fassina 1.12, recante disposizioni relative all'esercizio dell'azione sociale di responsabilità nel caso di società a partecipazione pubblica sottoposte alla procedura di amministrazione straordinaria.

Tali ultime tre proposte emendative sebbene siano state riformulate dal punto di vista formale rispetto al testo presentato in Commissione recano il medesimo contenuto sostanziale, rispettivamente, degli emendamenti Fassina 1.01, 1.4 e 1.03 dichiarati inammissibili per estraneità di materia.

Avverto che, consistendo il disegno di legge in un solo articolo, non si procederà alla votazione dell'articolo unico, ma dopo l'esame degli ordini del giorno si procederà direttamente alla votazione finale, a norma dell'articolo 87, comma 5, del Regolamento.

(Esame degli ordini del giorno - A.C. 675)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*Vedi l'allegato A*).

Avverto che la Presidenza non ritiene ammissibile, ai sensi dell'articolo 89, comma 1, del Regolamento, in quanto estraneo rispetto ai contenuti del provvedimento in esame, l'ordine del giorno Cappellacci n. 9/675/4 in materia di continuità territoriale, non solo relativa alle tratte aeree, ma anche marittime, con la regione

Sardegna.

I deputati Fidanza e Mollicone avevano chiesto di illustrare i rispettivi ordini del giorno n. 9/675/8 e n. 9/675/10, ma risultano assenti.

Il deputato Fassina ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno n. 9/675/11.

STEFANO FASSINA (LEU). Grazie, Presidente. Ovviamente prendiamo atto della decisione di inammissibilità dei tre emendamenti... Mi scusi Presidente, se si può avere un minimo di silenzio in Aula.

PRESIDENTE. Per favore, un po' di silenzio, che sta parlando il collega Fassina!

STEFANO FASSINA (LEU). La vicenda Alitalia è straordinariamente importante, e mi sorprende l'atteggiamento un po' di *routine* con il quale affrontiamo questo decreto. Per dimensione occupazionale e per impatto potenziale sull'economia italiana e sulle prospettive di sviluppo del nostro Paese non è certamente meno rilevante dell'Ilva, eppure l'attenzione che vi riserviamo è drammaticamente inferiore, non solo in quest'Aula ma, devo dire, anche i governi territoriali, la regione Lazio e il comune di Roma non si rendono conto dei rischi che corre il territorio, che corrono le prospettive di sviluppo nazionale di fronte a una soluzione per Alitalia che non ne preservi l'unitarietà e non preveda un piano industriale in grado di farne un vettore autonomo e in condizioni di poter stare nei mercati globali con una funzione adeguata, che poi, come sapete, rileva per le attività di servizio, per il turismo, per il commercio.

L'ordine del giorno che abbiamo presentato prova a recuperare gli obiettivi degli emendamenti che sono stati dichiarati inammissibili, e gli obiettivi sono sostanzialmente tre. Innanzitutto, per quanto riguarda il passato, un impegno ai commissari a verificare le condizioni per un'azione di responsabilità nei confronti dei precedenti amministratori, segnatamente gli amministratori che hanno gestito Alitalia

nella *partnership* con Etihad. Il secondo obiettivo, finalizzato a garantire un adeguato *partner* industriale, quindi un adeguato piano industriale per il rilancio di Alitalia, prevedeva e prevede la possibilità di un ingresso dello Stato, direttamente o tramite sue controllate, nel capitale di Alitalia, affinché appunto ci possa essere un presidio che garantisca che chi viene poi, dopo un breve periodo, non faccia un *downsizing* e ridimensioni Alitalia a compagnia prettamente regionale. Il terzo obiettivo, il terzo impegno previsto nell'ordine del giorno indica e impegna il Governo affinché si possa procedere alla cessione del complesso aziendale Alitalia nella sua unitarietà, evitando cioè il famoso spezzatino, la vendita per parti separate, con una svalutazione ovviamente degli *asset* e soprattutto con una compromissione della possibilità di un rilancio adeguato della nostra compagnia di bandiera.

Erano obiettivi previsti negli emendamenti, sono gli impegni che vengono chiesti al Governo. Vorrei sottolineare che sono entrambi impegni possibili a legislazione vigente, e chiedo al Governo, tramite lei, Presidente, di conoscere come intende muoversi rispetto a questi due obiettivi: se intende utilizzare la possibilità di ingresso dello Stato nel capitale di Alitalia e se intende dare mandato ai commissari affinché la procedura di vendita sia per il complesso delle attività di Alitalia nella loro unitarietà.

PRESIDENTE. Il deputato Deidda ha facoltà di illustrare il suo ordine del giorno n. 9/675/9.

SALVATORE DEIDDA (FDI). Presidente, il nostro ordine del giorno tende a sottolineare l'importanza che il Governo convochi un tavolo permanente con la regione Sardegna per affrontare il tema della continuità territoriale.

Noi mettiamo in primo piano Alitalia come vettore e compagnia di bandiera, sperando che ci sia una partecipazione pubblica che colleghi finalmente tutta l'Italia. Presentiamo quest'ordine del giorno perché noi abbiamo la

sfortuna che al governo della regione Sardegna c'è ancora il PD. Abbiamo in Parlamento un europarlamentare ex presidente della regione Sardegna, Soru, che fa le parti dalla Commissione europea e dà ragione alla Commissione europea che vuole far pagare a tutti coloro che non sono residenti in Sardegna un biglietto pieno; da una parte c'è l'assessore regionale del PD che invece dice che gli sconti vanno estesi a tutti, e da una parte c'era il Ministro Delrio che veniva a fare le passerelle in Sardegna e non ha risolto un solo problema di quella che è la continuità territoriale. Quindi, la nostra speranza ricade in questo Governo, affinché convochi un tavolo per la continuità territoriale e soprattutto poi dica chiaramente che il libero mercato non può avere la meglio su quelle che sono le esigenze e la libera circolazione di tutti gli italiani.

Non abbiamo combattuto per un'Italia unita in questo modo, e, soprattutto, ricordiamoci che noi sardi siamo orgogliosamente anche italiani. Lo vorrei ricordare a quanti oggi fanno discriminazione dicendo che i sardi residenti devono avere gli sconti mentre tutti gli altri no. Ci sono 600 mila emigrati sardi in Italia e in tutto il mondo che bramano di tornare nella loro terra. Ce ne sono in Friuli Venezia Giulia, in Veneto, nelle Marche, in Molise, ce ne sono in ogni regione italiana. Ecco, con Alitalia potremmo di nuovo ricollegare tutta Italia, potremmo alimentare il commercio turistico fra tutte le regioni, ed è per questo che ci appelliamo al Governo affinché l'ordine del giorno venga approvato e, con l'approvazione anche della legge, permettere che Alitalia, la compagnia di bandiera, unisca veramente l'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PIETRO PITTALIS (FI). Chiedo di parlare per un richiamo al Regolamento.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PIETRO PITTALIS (FI). Presidente, avevo già chiesto la parola in apertura di seduta

per un richiamo al Regolamento, ai sensi dell'articolo 89. Ciò perché riteniamo che la decisione, che evidentemente rispettiamo ma sulla quale non siamo d'accordo, dell'inammissibilità dell'ordine del giorno Cappellacci n. 9/675/4, che tratta l'argomento della continuità territoriale della Sardegna, quindi del diritto dei cittadini sardi alla libera circolazione, alla mobilità come è riconosciuta a tutti gli italiani, poneva all'ordine del giorno appunto l'argomento che ha trattato il collega Deidda. Mi pare che ci sia stata un'interpretazione davvero restrittiva della locuzione "affatto estranei", perché non c'è bisogno di richiamare qui l'Accademia della Crusca, perché si tratta, nella locuzione del latino parlato *ad factum*, del tutto estranei, cioè interamente. Mi pare che ci sia invece una connessione logica e di sostanza e, quindi, di merito tra l'ordine del giorno e il provvedimento in discussione, perché l'ordine del giorno tratta di mobilità, tratta la frequenza delle tratte, tratta cioè di un problema che è collegato alla compagnia di bandiera, collegato dunque al tema dei trasporti.

Presidente, noi prendiamo atto della decisione, riformuleremo quest'ordine del giorno attraverso altri strumenti perché venga sensibilizzato il Parlamento, anche perché il decreto sulla continuità territoriale sarda è ormai in scadenza ed è in proroga, ma vorremmo che per il futuro questo eccesso di formalismo non soffochi il dibattito su questioni di questa portata, che meriterebbero maggiore attenzione e maggiore coinvolgimento da parte del Parlamento.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di intervenire per illustrare gli ordini del giorno, invito il rappresentante del Governo ad esprimere il parere.

DAVIDE CRIPPA, *Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico*. Presidente, sull'ordine del giorno Luciano Cantone n. 9/675/1, il parere è favorevole.

Sull'ordine del giorno Paolo Nicolò Romano

n. 9/675/2, vi è la proposta di una riformulazione: “a valutare l’opportunità di adottare ogni misura necessaria per ottenere prospetti economici-finanziari riferiti all’anno 2016 di Alitalia-SAI”. Se la riformulazione viene accolta, il parere è favorevole. Il Governo esprime parere favorevole sull’ordine del giorno n. 9/675/3 De Lorenzis. L’ordine del giorno n. 9/675/4 Cappellacci è inammissibile. Il Governo esprime parere favorevole sugli ordini del giorno n. 9/675/5 Saltamartini, n. 9/675/6 Zanutelli e n. 9/675/7 Ziello. Il Governo accoglie come raccomandazione l’ordine del giorno n. 9/675/8 Rampelli. Il Governo esprime parere contrario sull’ordine del giorno n. 9/675/9 Deidda; mentre esprime parere favorevole sull’ordine del giorno n. 9/675/10 Mollicone.

L’ordine del giorno n. 9/675/11 Fassina è accolto come raccomandazione purché sia riformulato espungendo dal primo paragrafo le parole da: “pari” fino a: “stesso”.

Il Governo esprime parere contrario sull’ordine del giorno n. 9/675/12 Pastorino.

PRESIDENTE. Per l’ordine del giorno n. 9/675/2, deputato Paolo Nicolò Romano, accoglie la riformulazione? Accolta. Deputato Rampelli, l’ordine del giorno n. 9/675/8 è accolto come raccomandazione? Va bene. Ordine del giorno n. 9/675/9 Deidda: parere contrario del Governo.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull’ordine del giorno n. 9/675/9 Deidda, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera respinge *(Vedi votazione n. 1)*.

Ordine del giorno n. 9/675/10 Mollicone: parere favorevole. Ordine del giorno n. 9/675/11 Fassina è accolto come raccomandazione.

Onorevole Fassina, insiste per la votazione? Perfetto. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Benamati. Ne ha facoltà.

GIANLUCA BENAMATI (PD). Presidente, pur trovando molti argomenti a favore dell’ordine del giorno del collega Fassina, l’impostazione, che prevede comunque l’ingresso di un capitale di Stato in una quota definita all’interno di quella che sarà la nuova compagnia che dovrà nascere dal periodo di amministrazione straordinaria, non ci trova d’accordo. È la ragione per cui avremmo preferito che il collega accettasse l’ordine del giorno come raccomandazione in senso generale. Non ci sentiamo di dare questo impegno al Governo e non voteremo a favore dell’ordine del giorno n. 9/675/11 Fassina.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Fassina. Ne ha facoltà.

STEFANO FASSINA (LEU). Brevemente, Presidente, vorrei motivare le ragioni per le quali non accettiamo la riformulazione né la raccomandazione e insistiamo perché l’ordine del giorno sia votato.

Innanzitutto, mi stupisce - lo dico a lei per parlare al sottosegretario Crippa - che il Governo chieda di espungere il primo punto degli impegni. È stata una delle promesse che in campagna elettorale in tanti abbiamo fatto ai lavoratori di Alitalia, anche in un consiglio comunale aperto del comune di Fiumicino, svolto all’aeroporto, e quindi trovo singolare tale valutazione. Allo stesso modo, trovo singolare la scelta di non esprimere parere favorevole sull’ordine del giorno nel suo complesso e proporlo come raccomandazione.

Stiamo parlando di impegni che ci avevano visto tutti concordi con i colleghi della Lega, pure, e con alcuni colleghi del Partito Democratico, sebbene non sia la posizione ufficiale del Partito Democratico.

Quindi, noi riteniamo che il Governo debba assumersi le sue responsabilità e non

può coprirsi dietro all'inammissibilità degli emendamenti. C'è un ordine del giorno che è votabile. Il Governo si assuma le sue responsabilità rispetto a obiettivi chiari che riguardano l'ingresso dello Stato nel capitale di Alitalia e che riguardano i rischi, cioè come evitare i rischi dello "spezzatino".

Sono obiettivi chiari sui quali ci eravamo impegnati. Oggi il Governo ci dica se ha cambiato idea rispetto alle posizioni che aveva quando non era maggioranza o se intende, invece, confermarle.

DAVIDE CRIPPA, *Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA, *Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico*. Presidente, per suo tramite vorrei informare meglio. Probabilmente non era chiara la mia esposizione iniziale. Noi abbiamo detto di espungere l'ultima riga e non di espungere il primo paragrafo. Credo che, da un punto di vista lessicale, non sia la stessa cosa e, per di più, noi chiediamo la raccomandazione anche per coerenza e continuità rispetto all'ordine del giorno che è stato presentato precedentemente, se non erro, il n. 9/675/8, che è stato accolto come raccomandazione e all'interno del quale si prevede un ingresso nel capitale sociale di Alitalia fino a un massimo indicativo del 25 per cento.

Per cui, il tema è sul piatto, il tema è all'attenzione del Governo e quello che noi oggi vi chiediamo, rispetto a questo ordine del giorno, è di accoglierlo come raccomandazione e di espungere la parte: "pari al 25 per cento dello stesso", perché almeno, se noi non diamo una quantificazione precisa e puntuale, credo che, in un ordine del giorno, oggi, sia abbastanza restrittivo cercare di dire quanto capitale sociale dello Stato eventualmente vi debba essere all'interno della compagine.

Quindi, auspichiamo che le nostre ragioni vengano comprese e che, quindi, il deputato

Fassina abbia meglio acquisito il parere del Governo rispetto al primo punto del paragrafo. Altrimenti dovremo per forza mantenere il parere contrario su questo ordine del giorno, perché così come è scritto, è, ovviamente, una presa di posizione puntuale rispetto anche a una quota azionaria ben stabilita, che al momento, vista la procedura in corso, non possiamo accogliere in questo modo.

PRESIDENTE. Deputato Fassina, accetta la riformulazione proposta dal Governo?

STEFANO FASSINA (LEU). Presidente, io accolgo la riformulazione proposta dal sottosegretario. Mi scuso; non avevo capito che si riferiva soltanto all'ultima riga. Quindi, accolgo la riformulazione del primo impegno, però chiedo che l'ordine del giorno sia accettato e non accolto come raccomandazione. Quindi, se il sottosegretario lo accetta ed esprime parere favorevole, riformuliamo il primo punto, così come ha proposto il Governo, e non ci sono problemi. Però, deve accettare l'ordine del giorno.

DAVIDE CRIPPA, *Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DAVIDE CRIPPA, *Sottosegretario di Stato per lo Sviluppo economico*. Presidente, la riformulazione era su una raccomandazione. Altrimenti, se vuole che l'ordine del giorno sia accettato bisogna aggiungere: "a valutare l'opportunità di".

PRESIDENTE. Prendo atto che i presentatori non insistono per la votazione e accolgono la riformulazione così come da ultimo precisata dal rappresentante del Governo.

Ordine del giorno Pastorino n. 9/675/12, non accettato dal Governo.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante

procedimento elettronico, sull'ordine del giorno Pastorino n. 9/675/12, con il parere contrario del Governo.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.
La Camera respinge (Vedi votazione n. 2).

(Dichiarazioni di voto finale - A.C. 675)

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto finale.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Tondo. Ne ha facoltà.

RENZO TONDO (MISTO-NCI-USEI). Grazie, Presidente. Con il decreto-legge in esame si pospongono i termini per la restituzione di diversi finanziamenti concessi alla nostra compagnia di bandiera, per un totale di 900 milioni di euro, entro il termine del 15 dicembre 2018.

Non è del tutto corretto dire che questo è un provvedimento senza oneri, in quanto, come osservato dal Servizio bilancio del Senato, il mancato rientro delle somme nei tempi previsti potrebbe determinare la necessità di finanziarsi mediante il ricorso ad emissioni di titoli del debito pubblico, con connessi oneri per interessi.

Ciononostante, la componente Noi con l'Italia voterà a favore su questo provvedimento, pur essendo contraria sia ad ulteriori esborsi di denaro a carico dei cittadini sia, più in generale, a qualsiasi pubblicizzazione, palese o mascherata che sia, di Alitalia.

Per oltre dieci anni la nostra compagnia di bandiera, che ha i bilanci in rosso dal 2009, è stata protagonista di vicende alterne e, a tratti, irresponsabili. In questo periodo, la società è fallita per due volte e, per due volte, è rinata, con rilevanti oneri a carico della finanza pubblica, sino all'ammissione, nel maggio 2017, della società Alitalia - Società Aerea Italiana Spa alla procedura di amministrazione straordinaria, ai

sensi della "legge Marzano", con nomina di un collegio commissariale.

I dati patrimoniali - si badi bene - erano catastrofici: perdite economiche pari a oltre un miliardo di euro, un manifesto stato di insolvenza, con passività correnti, ovvero scadenti entro i dodici mesi, di circa 2,3 miliardi di euro, a fronte di attività correnti di soli 921 milioni di euro.

Sul piano tecnico-operativo le cause di questo fallimento annunciato erano da ricercare principalmente nel modello di *business* adottato, il quale ha privilegiato soprattutto voli di breve raggio, con conseguente e irragionevole disimpegno progressivo dell'offerta sui collegamenti intercontinentali, che consentono margini di maggiore ricavo. Questo ha esposto Alitalia a subire la crescente concorrenza delle compagnie *low-cost*, con conseguente caduta della redditività.

Nell'aprile del 2017 il referendum sindacale ha bocciato l'accordo che prevedeva una ricapitalizzazione in cambio di tagli al personale e ha rimandato indietro le lancette dell'orologio del risanamento.

Secondo i dati ENAC, nel primo trimestre del 2017, Ryanair ha superato Alitalia. Sempre secondo ENAC, la compagnia *low-cost* irlandese ha trasportato, sia in territorio nazionale che internazionale, oltre 36 milioni di persone, con un'impennata dell'11,2 per cento rispetto all'anno precedente. Alitalia si ferma a 21,7 milioni, con un calo del 5,8 per cento. Per i voli nazionali Alitalia resta, però, sul primo gradino del podio, con 12,1 milioni. Diverse le cose se si guardano i dati dei viaggi internazionali. Dopo il primo posto di Ryanair, con 25,1 milioni di passeggeri, segue EasyJet con 13,7 milioni; Alitalia con i suoi 9,6 milioni di passeggeri è solo al terzo posto.

Tuttavia, dal maggio 2017, i nuovi commissari hanno ben operato. Grazie alle azioni poste in essere, le perdite sono state più che dimezzate rispetto alla gestione precedente e sono stati ridotti i costi operativi. C'è, a dimostrazione della rinnovata fiducia dei passeggeri, una crescita costante dei

ricavi. A maggio 2018 si è registrato un aumento del 7,6 per cento, rispetto allo stesso mese del 2017, e si prevede un ulteriore miglioramento della *performance* durante la stagione estiva, senza considerare gli eccellenti risultati operativi raggiunti, testimoniati dal fatto che Alitalia da mesi è stabilmente tra le prime compagnie al mondo per la puntualità. I buoni risultati raggiunti sembrano dovuti, in particolare, proprio a una rinnovata fiducia della clientela rispetto alle sorti della compagnia e all'incremento di passeggeri e proprio sui voli intercontinentali, che stanno registrando tassi di crescita elevata in termini di passeggeri (più 7,3 a maggio 2018, rispetto al maggio 2017).

Appare chiaro che di più non è possibile fare, se non si fanno investimenti nella flotta a lungo raggio. Ma quello che si è fatto dimostra che la compagnia, se ben gestita e con interventi mirati, può ancora recitare un ruolo fondamentale nel mercato del trasporto aereo, soprattutto per la connettività del Paese. L'Italia è un Paese sotto-servito per i voli diretti di lungo raggio. Per raggiungere destinazioni intercontinentali, infatti, ci sono pochi voli diretti rispetto alla domanda e, dunque, un numero elevato di passeggeri è costretto oggi a transitare in uno degli *hub* dei maggiori vettori europei.

Ma le prospettive di sviluppo del commercio e del turismo internazionale prevedono grandi novità nella geografia economica e logistica, novità che riguardano il Mediterraneo e che interessano direttamente l'Italia e, in particolare, il Mezzogiorno. C'è un grande interesse di grandi *player* internazionali. Ne consegue che il nostro Paese, per sfruttare le sue enormi potenzialità, ha bisogno di un vettore nazionale, che non sia al servizio di altre compagnie, alimentando i loro *hub*, ma che colleghi l'Italia con il resto del mondo, per favorire il turismo e l'imprenditoria.

La ricerca di un *partner* strategico per l'Italia è una politica che si è tentata di attuare da parte dell'allora Ministro delle infrastrutture Lupi, cercando di individuare un *partner* importante e un piano industriale nuovo. Ma gli evidenti

errori di gestione da parte del *management* di Alitalia altro non hanno prodotto che interventi di difesa posti a carico dell'erario e, quindi, a carico dei contribuenti e dei cittadini.

La compagnia, Presidente, deve essere rilanciata mediante il coinvolgimento di nuovi soggetti, disponibili ad investire capitali adeguati, per consentire il rinnovamento della flotta e lo sviluppo delle rotte intercontinentali.

Sarà fondamentale anche individuare *partner* commerciali che supportino il *business*. Il rilancio della compagnia deve passare necessariamente per un riequilibrio del mercato del trasporto aereo nazionale mediante regole trasparenti, soprattutto in materia di incentivi da parte di aeroporti dei vettori *low cost*, nell'ambito di un più ampio sistema nazionale di trasporto integrato.

Per tutte queste ragioni, quindi, ribadisco il voto favorevole di Noi con l'Italia all'approvazione del decreto-legge, in modo da consentire ai commissari di completare il positivo lavoro svolto finora, invitando il Governo ad intraprendere le azioni di rilancio sopra descritte in tempi rapidi (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Noi con l'Italia-USEI*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Fassina. Ne ha facoltà.

STEFANO FASSINA (LEU). Presidente, ribadisco quanto accennato prima in riferimento agli ordini del giorno.

A me pare che stiamo tutti sottovalutando la rilevanza della vicenda Alitalia, che è un *asset* decisivo per le prospettive di sviluppo del nostro Paese. Ha oltre 10 mila dipendenti diretti e ha un indotto molto rilevante, in particolare nel territorio di Roma e del Lazio, ma non solo. C'è una parte della filiera a Napoli, che rischia di non sopravvivere al percorso di ristrutturazione. Eppure, questa vicenda è affrontata in modo burocratico.

Lunedì pomeriggio, nel corso della discussione generale, alcuni colleghi hanno

opportunamente richiamato la storia degli ultimi anni. Voglio innanzitutto ricordare che negli ultimi dieci anni Alitalia è stata un'azienda privata. È stata un'azienda con capitali privati, gestita da *manager* scelti dagli azionisti privati; non è stata il carrozzone pubblico al quale dover, ancora una volta, andare in soccorso. È stata un'azienda privata, eppure le *performances* che abbiamo visto sono state assolutamente deludenti.

È stata sciagurata - dovremmo tutti riconoscerlo - la scelta del 2008 del Governo Berlusconi di rinunciare alle prospettive di una fusione, di un'aggregazione con Air France-Klm, e di scegliere il coinvolgimento di azionisti italiani, nella CAI, che sin dall'inizio, con poco entusiasmo e soprattutto pochi capitali, hanno affrontato una fase di profonda ristrutturazione del trasporto aereo. E là sono venuti al pettine i nodi strutturali e si sono manifestati i problemi di fondo, che poi non si è riusciti a superare. In una fase in cui le compagnie *low-cost* entravano nei mercati nazionali e le compagnie di bandiera concentravano i loro investimenti sulle rotte internazionali e lasciavano il mercato interno alle *low-cost* oppure acquisivano o costituivano *low-cost* per competere sui mercati interni, Alitalia si concentrava sul mercato interno, anche perché, appunto, aveva carenza di risorse finanziarie per fare gli investimenti adeguati sul lungo raggio. Si concentrava sul mercato interno e si proponeva come compagnia, per competere, come compagnia *low-fare*, ma *high-cost* e, cioè, metteva insieme due aspetti che, insieme, in modo sistematico non possono stare.

È una vicenda che ci deve fare riflettere. Ci deve fare riflettere su tanti versanti. Io ne cito uno qui importante, che è tralasciato. Come funziona il mercato interno europeo? Di che carattere è la concorrenza che si esercita dentro il mercato interno europeo? Una compagnia, un'azienda come Ryanair, con la residenza in un Paese a fiscalità di vantaggio, che non applica il contratto nazionale di lavoro e va a competere sulle rotte interne di altri Paesi, che non hanno fiscalità di vantaggio, che applicano il contratto

nazionale di lavoro, inevitabilmente determina concorrenza al ribasso, *dumping* sociale, un'impraticabilità. Quella che dovrebbe essere concorrenza tra aziende, sana concorrenza tra aziende, diventa concorrenza tra ordinamenti giuridici, tra sistemi di *welfare*, tra impianti costituzionali.

Di questo si è trattato, anche per quanto riguarda le prospettive e il destino di Alitalia. È solo uno degli esempi. Questo stesso meccanismo di *dumping* sociale, alimentato dal mercato unico, si riproduce in modo sistematico su tutti i settori, dove più e dove meno ma con effetti rilevanti.

Dentro questo quadro, poi, interviene Etihad, che viene, come è stato ricordato, presentata come la soluzione strutturale ai problemi che ho prima ricordato, in particolare un *partner* che si concentra sul lungo raggio, ma in poco tempo viene fuori in modo molto chiaro che l'obiettivo di Etihad non è quello di rilanciare Alitalia. Mi rendo conto di fare affermazioni gravi, c'è anche un'indagine aperta dalla procura di Civitavecchia, ma dagli elementi che abbiamo a disposizione, che sono stati in particolare evidenziati nelle audizioni al Senato dai professori Arrigo e Intrieri, dagli elementi che abbiamo a disposizione, si è trattata di una gestione predatoria di Alitalia. Ci sono dei dati sconvolgenti: ad esempio, già a febbraio scorso abbiamo segnalato al Ministro Calenda casi di vendita e riacquisto di pezzi di ricambio con una differenza di 20-30 volte. Ci sono numeri di matricola dello stesso pezzo venduto per 1.500 euro da Alitalia-Etihad e poi ricomprato a 215 mila euro.

Ci sono casi documentati. C'è stata la vicenda degli *slot* di Heathrow - sono stati richiamati - venduti a Etihad a 12 milioni di euro ciascuno, quando sul mercato valevano 75 milioni di euro. C'è stata la partita dei prezzi del petrolio e si potrebbe andare avanti in questa lista. Quindi, una gestione predatoria che ha portato al fallimento e poi all'arrivo dei commissari, che, con interventi ordinari, hanno significativamente migliorato la situazione finanziaria di Alitalia. Uno degli ordini del

giorno chiedeva i documenti contabili, il bilancio 2016, che non è ancora stato reso pubblico. Speriamo venga reso pubblico il più presto possibile; lo confronteremo con quello del 2017, lo confronteremo con il primo trimestre dell'anno in corso.

È una gestione ordinaria che è intervenuta su quei fattori di costo che erano stati volontariamente manipolati a beneficio di alcuni degli azionisti; sono stati messi sotto controllo e si è arrivati a risultati finanziari positivi. Tra i fattori di costo eccezionali non c'era il costo del lavoro. Il costo unitario del lavoro in Alitalia è tra i più bassi delle compagnie con analoga dimensione. Eppure, come vi ricordate, era stato, ancora una volta, come è sempre avvenuto in questi anni, proposto all'opinione pubblica come il fattore decisivo per superare le difficoltà della compagnia e arrivare al rilancio. Non era così, e giustamente i lavoratori, quando hanno votato nel corso del referendum, hanno disconosciuto quel piano industriale che faceva gravare in modo prioritario gli interventi di ristrutturazione sul costo del lavoro. Ma ora siamo a un passaggio decisivo: i commissari stanno completando la cessione e vorrei dire che siamo molto preoccupati per l'atteggiamento del Governo.

Di fronte all'inammissibilità degli emendamenti che abbiamo proposto, ci aspettavamo che gli ordini del giorno fossero considerati in modo un po' più coerente e in modo un po' più convinto; non con la solita retorica di "valutare l'opportunità di". Noi chiediamo ancora una volta al Governo, in particolare al Ministro Di Maio, che ha la responsabilità del Ministero dello Sviluppo economico, di dire chiaramente e pubblicamente in queste ore, nelle quali stiamo approvando questo decreto, sul quale Liberi e Uguali voterà a favore, se intende promuovere un intervento dello Stato nella compagnia al fine di garantire un adeguato piano industriale, se intende fare in modo che la vendita, la cessione di Alitalia sia unitaria e non a pezzi.

Ci deve dare risposte chiare su questi

due punti, sì o no. A normativa vigente, nonostante gli emendamenti siano stati dichiarati inammissibili e gli ordini del giorno assunti dal Governo, seppure nella formulazione di valutare l'opportunità di, Ministro Di Maio, ci dica, tramite uno dei suoi sottosegretari qui, in quest'Aula, che cosa intende fare su questi due punti decisivi.

Per favore, non tornate qui, tra qualche mese, a dirci che non avete potuto fare niente, che lo spezzatino era inevitabile, perché responsabilità del Governo precedente. Sarebbe una scusa inaccettabile: ci sono le condizioni e i tempi per intervenire. La responsabilità politica di un'eventuale vendita a pezzi di Alitalia e della compromissione del futuro della compagnia ricade oggi sulle vostre spalle. Assumetevi le vostre responsabilità (*Applausi dei deputati del gruppo Liberi e Uguali!*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il deputato Butti. Ne ha facoltà.

ALESSIO BUTTI (FDI). Presidente, colleghi, Alitalia è considerata un problema, è sempre stata considerata un problema, almeno dalla crisi del 2008 ad oggi. Però, cerchiamo di capirne i motivi: poco più di un anno fa, era il 24 aprile del 2017, due terzi dei dipendenti Alitalia votarono contro un accordo sindacale che pure era stato sottoscritto dalle più importanti sigle. I vertici dell'azienda recapitarono al Governo la richiesta di amministrazione straordinaria, che naturalmente venne immediatamente accolta e approvata.

Quell'accordo parlava - ovviamente, perché è la cosa più semplice -, di contenimento del costo del lavoro, però parlava anche del piano d'impresa. Però, basta leggere i documenti dell'epoca e la rassegna stampa dell'epoca per rendersi conto di quanto quel piano fosse scarsamente credibile e attendibile, soprattutto laddove vaticinava addirittura un aumento dei ricavi del 30 per cento, pur destinando agli *hangar*, e quindi mantenendo a terra, circa un sesto della flotta Alitalia.

Quindi, il problema non erano e non sono i dipendenti, perché, colleghi, il costo del lavoro era ed è del 15 o 16 per cento dei costi operativi totali di Alitalia ed è un valore percentualmente basso. Non abbiamo mai avuto un valore così basso in Alitalia negli ultimi anni. Del resto, i sacrifici patiti dal personale già nel 2014, con l'ingresso di Ethiad, non servirono certo a migliorare il conto economico dell'azienda, bensì a finanziare l'aumento di altre voci di costo. E così con l'amministrazione straordinaria arrivano i commissari, con una sostanziosa dote governativa di 600 milioni di euro di prestito ponte, che ora sono diventati 900, con una proroga che, però, ha provocato la curiosità e, quindi, anche l'indagine europea per accertare la sussistenza degli aiuti di Stato.

E qui si apre un gustoso siparietto, perché, se è vero, come è vero, che quel prestito è stato erogato a condizioni di mercato, proprio per tentare di arginare la questione della procedura di infrazione per aiuti di Stato, è anche vero che nessuno sano di mente presterebbe denaro ad un'azienda così pesantemente insolvente come Alitalia. E, allora, forse sarebbe stato più intelligente e corretto chiedere una formale autorizzazione alla Commissione europea; sarebbe stato anche più onesto, procedendo così, alla luce del sole, con un aiuto di Stato.

Fratelli d'Italia, la destra in genere, non ha mai sopportato chi, in preda al qualunqueismo più becero, ha pensato e pensa, ha scritto e continua a scrivere circa la chiusura di Alitalia, tifando per il fallimento dell'azienda, come se ammainare una storica bandiera, a lungo sventolata con orgoglio, fosse una banalissima procedura amministrativa; come se proteggere circa 12 mila dipendenti non fosse un peso attualmente indigeribile per il bilancio dello Stato.

Per contro, però, non abbiamo condiviso e non condividiamo la leggerezza e la strategia del Governo Gentiloni, che ha concentrato la propria attenzione e l'attenzione dei commissari esclusivamente sulla vendita dell'azienda, indipendentemente dalla presenza di potenziali

acquirenti interessati all'acquisto. Come se non ci fosse una legge, la legge Marzano, che pure, tra le altre soluzioni, ne prospetta una che meriterebbe di essere indagata e che è la ristrutturazione dell'azienda.

PRESIDENZA DELLA VICEPRESIDENTE
MARIA EDERA SPADONI (ore 10,55)

ALESSIO BUTTI (FDI). Almeno ci saremmo attesi da parte del Governo un chiaro indirizzo a non dare corso alla cessione degli *asset* strategici dalla compagnia, secondo la logica qui ricordata dello "spezzatino", in modo da preservare l'unitarietà, l'unicità del patrimonio, ma anche i livelli occupazionali.

Ma soprattutto, colleghi, se così poco conosciamo noi dei conti Alitalia, che pure stiamo votando la proroga di un prestito-ponte, ci domandiamo quanto sappiano i potenziali acquirenti; ma ancor più ci domandiamo: ci sono o non ci sono questi potenziali acquirenti, dopo un anno di commissariamento? Si sa poco! Si sa poco per la mancanza di trasparenza dell'operato dei commissari. Si sa che non hanno mancato di fare, come dicevo, la cosa più facile, e cioè di intervenire sul costo del lavoro con la messa in cassa integrazione per più di 1.600 dipendenti: operazione che ha ridotto, sì, i costi aziendali, ma lo ha fatto a danno dei conti pubblici.

Si sa poco, o nulla, del riordino gestionale e del taglio dei cosiddetti extracosti. I dati ufficiali, colleghi, scarseggiano; quelli economici, finanziari e industriali relativi alla gestione di Alitalia non vengono pubblicati da tempo. E noi non ce la sentiamo di votare un così importante provvedimento sulla fiducia, perché non esistono i presupposti, evidentemente. I risultati di un anno di lavoro dei commissari restano avvolti in quello che è stato definito un intrigante alone di mistero: trapela solo che non sono risultati positivi.

Trapelano anche la latitanza del precedente Governo e l'assenza di un piano industriale serio: stiamo parlando di un'azienda che non ha un piano industriale serio! Stiamo parlando di

commissari che non hanno presentato un piano industriale serio!

E, quindi, il mistero si infittisce, perché, nonostante il mercato del trasporto aereo anche in Italia cresca con numeri veramente importanti, aleggia un pessimismo sospetto, che considera Alitalia già spacciata. Dobbiamo capire, colleghi, se sopravvive ancora l'idea di vendere malamente l'azienda, dopo il ridimensionamento, a spese ovviamente del contribuente (basti pensare alla protezione delle migliaia di esuberanti che sono stati ventilati); oppure se c'è la forza e la capacità di investire - è il caso di dirlo - la rotta.

Colleghe, qui si parla di esuberanti, pur in un contesto di crescita del mercato dell'8 per cento annuo! Pensate che altri vettori, nelle loro relazioni, parlano addirittura di *boom* del mercato: non c'è traccia di crisi dal fatidico 11 settembre in poi. Tutti i vettori tradizionali fanno grandi profitti, forse perché hanno azzeccato, tra le altre cose, anche le strategie di *hedging* sul carburante, in quanto ci sembra di capire che Alitalia non abbia beneficiato del crollo dei prezzi dei carburanti, essendosi protetta, sì, ma solo rispetto all'aumento dei prezzi e non alla riduzione. E, quando il costo del cherosene è drasticamente sceso, cosa hanno fatto i *competitor* di Alitalia? Hanno agito, come dice il mercato, sulle tariffe, riducendole; e la stessa cosa ha fatto anche Alitalia, però ha mantenuto invariati, cioè alti, altissimi, i propri costi: è su queste cose, tutt'altro che banali, che si gioca la competitività di un'azienda importante come Alitalia e da qui all'ulteriore aggravamento del bilancio il passo è stato breve.

Allora, come prima abbiamo dimostrato quanto fosse ipocrita scaricare la responsabilità di questi problemi sul personale, adesso sappiamo quanto sia corretto parlare di incapacità gestionale, a seguito di valutazioni sbagliate, soprattutto di ordine politico. Eppure, due commissari su tre conoscono e conoscevano perfettamente le dinamiche interne ad Alitalia, poiché hanno ricoperto incarichi connessi alla stessa azienda; e, a tal

proposito, sarebbe utile sapere che fine abbia fatto quel requisito dell'indipendenza, che pure è previsto dalle norme per i commissari di Alitalia.

Il secondo criterio è quello dalla competenza e siamo noi a stendere un velo pietoso, per cui non ne vogliamo parlare.

Ancora: molti esperti del settore faticano a trovare i motivi che abbiano indotto Alitalia a non investire, ad esempio, nel lungo raggio, dove permane una debolezza abissale, una debolezza imbarazzante. Vi do qualche dato. Per un passeggero che vola su Roma da altri continenti, ve ne sono due che vi arrivano attraverso altri *hub* europei: questo mercato vale 8 miliardi di euro, cioè denaro che la gente spende per venire in Italia; 8 miliardi che, in larghissima parte, lasciamo ad altri Paesi, poiché dai vettori impiegati non perverranno in Italia né tasse né contributi sociali.

È chiaro, quindi, che, per rilanciare Alitalia, servono investimenti importanti. Ma tutti gli indicatori - ma veramente tutti - ci dicono che, in presenza di un mercato in espansione e di una significativa domanda, potrebbe bastare la disponibilità di qualche operatore di mercato, un *partner* industriale affidabile che mantenga la peculiarità nazionale di Alitalia: cosa che non è particolarmente difficile o non sarebbe particolarmente difficile, se vi fosse qualche idea e se vi fosse una strategia chiara per Alitalia.

Vorrei concludere questa dichiarazione di voto di astensione - che è un voto veramente generoso, quello che oggi Fratelli d'Italia offre all'Aula -, ricordando quanto sottolineato dal professor Ugo Arrigo, che è uno dei principali esperti di economia dei trasporti...

PRESIDENTE. La invito a concludere.

ALESSIO BUTTI (FDI). ...che proprio su *Twitter* (vado a concludere) qualche tempo fa, circa l'interessante caso della Norwegian Airlines - che è un vettore innovativo, che, per sostenere la propria politica *low cost* a lungo raggio, ha investito nell'acquisto di ottanta

velivoli nel prossimo triennio, e ovviamente ha capitalizzato in borsa -: “Alla Borsa di Oslo” scrive il professor Arrigo “la Norwegian è a quota...

PRESIDENTE. Concluda.

ALESSIO BUTTI (FDI). Sto concludendo.... proprio di 900 milioni di euro. Forse il Governo avrebbe dovuto acquistare quel vettore, che poi avrebbe potuto rilanciare Alitalia, costituendo un nuovo gruppo europeo, sempre sotto l’egida di Alitalia” Una provocazione? Noi non crediamo: a volte le soluzioni dei problemi sono proprio a portata di mano. Qui il rischio è di far fallire un’azienda importante come Alitalia e Fratelli d’Italia non ci sta (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d’Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la deputata Zanella. Ne ha facoltà.

FEDERICA ZANELLA (FI). Signor Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, ci troviamo ancora una volta a discutere in quest’Aula della crisi di Alitalia. Sotto un certo punto di vista questo è positivo, se consideriamo che un anno fa, all’inizio dell’amministrazione straordinaria, abbiamo temuto che la società, malgrado il prestito concesso dallo Stato, avesse pochi mesi di vita. Oggi, pur tra mille difficoltà, tutte le forze politiche si chiedono come poterla rilanciare, alla luce dei miglioramenti conseguiti dalla gestione commissariale. E parliamo di forze politiche, perché ancora non si evince, invece, quale sia la strategia del nuovo Governo in relazione a questo delicato e cruciale nodo, che inerisce temi fondamentali quali sviluppo economico, turismo e infrastrutture.

Il decreto-legge in discussione oggi riguarda sostanzialmente una proroga, al fine di assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia; ma tutti noi dobbiamo sfruttare questa occasione per chiedere con forza al Governo di

occuparsi prontamente ed efficacemente della vicenda Alitalia.

Chiediamo al Ministro Di Maio - che ci rendiamo conto sia straordinariamente impegnato, vista la molteplicità di ruoli che ha voluto occupare, dal lavoro allo sviluppo economico alle telecomunicazioni, sino alla Vicepresidenza del Consiglio, per non parlare della guida del suo partito - che, oltre ad incontrare i *rider* e a parlare di futuribili decreti di dignità, intervenga con decisione sugli importanti casi di crisi del Paese: come questo o la questione Ilva, per fare solo due esempi, proponendo soluzioni che riguardano in modo concreto la crescita economica del Paese e la salvaguardia di realtà strategiche.

La discussione di oggi, infatti, rappresenta anche un segnale d’allarme: potremmo essere presto l’unico Paese del G7 senza un vettore domestico, in particolare per le connessioni di lungo raggio. Noi di Forza Italia siamo assolutamente consapevoli dell’importanza di avere un vettore nazionale, che supporti le strategie di crescita delle nostre imprese e faccia da collante fra le nostre straordinarie potenzialità turistiche e commerciali e la grande richiesta di Italia nel mondo.

I risultati, presentati alla Commissione speciale del Senato dai commissari straordinari dall’inizio dell’amministrazione alla fine del primo trimestre 2018, rappresentano miglioramenti nelle *performance* economico-finanziarie, con una riduzione significativa delle perdite rispetto ai periodi precedenti; e soprattutto, pur nei limiti e nelle finalità dell’amministrazione straordinaria, l’azienda ha ripreso a crescere, sia in termini di fatturato, sia in termini di passeggeri.

Ci sono poi i miglioramenti operativi, ben sintetizzati dal primato europeo di Alitalia per quanto attiene la puntualità nei primi cinque mesi del 2018. Sono elementi che vale la pena di sottolineare, perché non solo dimostrano che la compagnia può ancora essere un attore importante nel trasporto aereo nazionale e internazionale, ma anche che oggi c’è un clima aziendale positivo, ben lontano, per intendersi,

dal risultato del referendum della fine di aprile dello scorso anno.

Sulla connettività, sempre dai dati presentati alla Commissione speciale del Senato, emerge come l'offerta intercontinentale di voli diretti da e per l'Italia sia inferiore alla domanda di mobilità intercontinentale espressa dal Paese, una parte della quale è intercettata da altri vettori mediante uno scalo nei loro *hub*: per ogni 100 passeggeri che arrivano o partono direttamente per una destinazione intercontinentale, infatti, ce ne sono altri 62 che devono fare almeno uno scalo negli *hub* dei maggiori vettori europei per raggiungere la destinazione finale; per Germania, Francia e Olanda, per intendersi, è il contrario, direi che questo è significativo.

La debolezza comparativa del numero di voli intercontinentali rispetto ad altri grandi Paesi europei penalizza l'Italia in termini di attrattività, per esempio, nella decisione di insediare nuove aziende e, quindi, nel promuovere una nuova occupazione, o nelle scelte di insediamento di grandi organismi istituzionali.

Inoltre, in termini economici, il transito di un passeggero attraverso un *hub* non italiano corrisponde alla perdita di un'opportunità di ricchezza: parliamo di tasse, attività commerciali e, più in generale, dello sviluppo del sistema del trasporto aereo; per non dimenticare il turismo, per noi fondamentale, che si traduce in un effetto *incoming* crescente verso l'Italia e le sue straordinarie bellezze artistiche e paesaggistiche.

Questi dati sono significativi per capire che il Paese, per sfruttare le sue enormi potenzialità, ha bisogno di un vettore nazionale che soddisfi gli obiettivi di supporto alla crescita, sia economica, sia della sua immagine complessiva. Il rilancio della compagnia deve avvenire con il coinvolgimento di nuovi soggetti disponibili ad investire capitali adeguati, per consentire il rinnovamento della flotta e lo sviluppo delle rotte intercontinentali che stanno registrando buoni tassi di crescita in termini di passeggeri.

Le dotazioni finanziarie a disposizione di Alitalia nel passato, infatti, non si sono mai tradotte in apprezzabili investimenti per accrescerne la flotta, in particolare quella a lungo raggio. Tanti sono stati i numeri sottolineati nel corso della discussione generale ieri, ma basti porre l'attenzione su quello relativo agli aeromobili di lungo raggio a disposizione di Alitalia, oggi: è lo stesso di dieci anni fa, a fronte di un mercato in costante crescita.

Quindi, chiediamo al Ministro Di Maio che strategia intenda adottare in merito, al di là degli *slogan* da campagna elettorale; ricordiamo tutti i denari spesi per Alitalia, costata ai contribuenti più di 8 miliardi di euro dal 1974. Pensate quante tasse si potevano tagliare ai cittadini, agli artigiani, ai commercianti e ai piccoli imprenditori. Quindi, cari membri del Governo, dovrete ponderare ogni singolo euro che dovesse gravare, ancora, sulle tasche degli italiani (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

Nella relazione è stato evidenziato come ci sia già un'indagine aperta da parte della Commissione europea per valutare l'eventuale violazione della normativa sugli aiuti di Stato; però, non è tanto quello che può dire l'Europa in merito, quanto il fatto che riteniamo che le scarse risorse pubbliche a disposizione per sostenere lo sviluppo debbano essere impiegate nel modo più proficuo possibile che ci induce a sostenere che lo Stato debba creare le condizioni complessive per far sì che le aziende facciano utili e crescano, attraverso l'individuazione di elementi regolatori trasparenti e il potenziamento di infrastrutture moderne, non attraverso l'intervento diretto in imprese che, spesso, non sono gestite in modo ottimale.

Come dicevamo, lo Stato faccia lo Stato, intervenga con strumenti regolatori, in modo da strutturare un sistema di trasporti strategico, con regole trasparenti, senza le storture che hanno consentito, ad esempio, la crescita disordinata dei vettori *low cost*, in molti casi facendo leva su incentivi pubblici, concessi dagli aeroporti

posseduti dagli enti locali in maniera non sempre trasparente.

Quindi, invitiamo il Governo a chiedere ai commissari di pervenire al completamento della procedura di cessione di Alitalia - badate bene -, ponendo l'attenzione sulla necessità di salvaguardare l'esistenza di un vettore nazionale che favorisca la crescita economica del Paese, unita all'esistenza di un *brand* che contribuisca allo sviluppo dell'immagine complessiva di una nazione che fa del bello uno dei suoi marchi caratterizzanti.

La nuova Alitalia deve essere efficiente, deve diventare una compagnia che rappresenti appieno lo spirito migliore dell'Italia, deve consentire collegamenti veloci, possibilmente senza scali, fra il nostro Paese e i principali Paesi del mondo. Deve, quindi, fare impresa e, come ogni impresa, avere conti economici positivi. Infatti, se è vero che Alitalia sta ottenendo risultati migliori dell'auspicato dalla gestione commissariale, è vero, anche, che non potrà continuare su questa strada senza perdere le potenzialità economiche ancora rimaste.

Forza Italia, con il senso di responsabilità che le pertiene da sempre, sosterrà questo provvedimento; voteremo, quindi, a favore di un testo che, sostanzialmente, dispone una proroga per permettere una cessione ordinata ed efficace della compagnia. Allo stesso tempo, però, invitiamo i commissari a completare il positivo lavoro svolto finora e, in particolare, sollecitiamo con vigore il Governo ad avere altrettanto senso di responsabilità e a definire con chiarezza la strategia per permettere la sostenibilità funzionale ed economica di Alitalia (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*) e mettere a disposizione del Paese e dei cittadini, dopo aver investito così tanto per non disperdere il valore della compagnia, un servizio di qualità, competitivo e in grado di incidere in maniera positiva sulla nostra economia (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per

dichiarazione di voto il collega Benamati. Ne ha facoltà.

GIANLUCA BENAMATI (PD). Grazie, Presidente.

Come già è stato detto, questo decreto che stiamo convertendo è, direi, un decreto di correttezza; il Governo Gentiloni, come è successo anche con l'Autorità, con l'ARERA, lascia, ponendo uno scambio termini nella gestione commissariale di Alitalia, spostando a ottobre di quest'anno il termine della gestione, e posticipa i tempi per la restituzione del prestito ponte che, voglio ricordare a me stesso e non a qualche collega, è stato ed è uno strumento essenziale nel garantire la sopravvivenza nella fase commissariale di questa realtà industriale, di questa compagnia; e lo fa per lasciare al nuovo Esecutivo tutto il tempo che serve per acquisire informazioni e maturare una scelta consapevole sul destino di Alitalia. Alitalia che, signora Presidente, è una vicenda modello, paradigmatica nella storia di questo Paese; nella mia esperienza parlamentare, non cortissima, questa è la terza volta che mi occupo di una crisi Alitalia.

L'Alitalia nasce nel 1946, attraversa la ricostruzione del Paese, il boom industriale, come simbolo dell'Italia nel mondo e di efficienza e puntualità, all'epoca. Cominciano le difficoltà negli anni Ottanta, nei primi anni Novanta, quando la politica e decisioni sbagliate – è già stato detto -, da un punto di vista industriale, cominciano a distaccare il destino di questa compagnia, della nostra compagnia, allora, di bandiera, dal destino delle grandi compagnie europee.

Il crollo del traffico dei primi anni Duemila, in conseguenza degli attacchi terroristici di New York, la mancata fusione con KLM, fanno precipitare la situazione sino a che, nel 2007, si verifica la madre di tutti gli errori. Il Governo Prodi aveva trattato con la Francia, con l'Air France, una fusione aziendale che avrebbe dato luogo al più grande vettore europeo, uno dei maggiori *player* mondiali; a fronte di un miliardo e 700 milioni di

costo per Air France e di ingresso dello Stato italiano insieme allo Stato francese nel capitale di quel grande vettore mondiale, la politica decide di costruire una cordata di imprenditori italiani che poco sapevano di volo, tranne forse avere volato essi stessi qualche volta e, quindi, nasce la Compagnia aerea italiana che parte addossando al pubblico tutti i costi, parliamo di alcuni miliardi, mettendo fuori sette o ottomila persone e dando allo Stato un obolo di un miliardo. Lì, nasce l'errore che ancora oggi stiamo pagando (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*); lì c'è il germe di questa crisi, perché quella compagnia - e lo dico per i più smemorati, in quest'Aula - quella compagnia che doveva produrre utili ha prodotto un miliardo e mezzo di perdite, in alcuni anni. E anche l'ingresso di Etihad, un partner industriale, è stato fatto perché, vivaddio, si rendeva necessario che qualcuno capisse qualcosa di strategie industriali di volo; forse col senno di poi, non era il partner migliore, ma il mondo è andato avanti e oggi ci troviamo a discutere di altre situazioni.

Allora, lo dico onestamente, la situazione di Alitalia io la fotografo solo con un numero, non con tanti bilanci, non con tanti ricavi, non con tante perdite. Nel 1990 la compagnia di bandiera, allora, su un mercato di 50 milioni di passeggeri ne trasportava 25, la metà; nel 2017, su 177 milioni di passeggeri ne ha trasportato il 15 per cento; questo è il fallimento vero di questo sistema industriale.

E, allora, due osservazioni, signora Presidente, la prima l'ho sentita già in interventi che ci hanno preceduto: è finito il tempo di Alitalia? C'è uno spazio per un'azienda di questo tipo, un'azienda di volo in Italia? La nostra risposta è "sì", lo è stata coi fatti, lo è stata con l'avvio della procedura di amministrazione straordinaria, nel credere ancora una volta che ci sia una possibilità e un mercato per una compagnia aerea domestica che abbia in Italia i suoi scali logistici, che faccia del nostro Paese il centro delle sue attività.

Lo crediamo, perché, naturalmente, il nostro è un grande Paese industriale, turistico e

manifatturiero, perché le esigenze dei voli a lungo raggio, nel nostro Paese, non sono soddisfatte dalla disponibilità diretta; lo crediamo perché una compagnia di questo tipo ha un mercato e può dare un sostegno all'economia, all'economia turistica, industriale e di servizi del nostro Paese, può essere un vettore di sviluppo, oltre che di trasporto aereo.

Ma qui dobbiamo fare i conti con il mondo, è semplice chiuderci in noi stessi, ma il mondo è cambiato in questi anni, i grandi vettori europei sono diventati aggregazioni internazionali: la Lufthansa un grande polo, la British Airways un altro, l'Air France un altro ancora. Con quel mondo dobbiamo fare i conti, non con nazionalizzazioni anacronistiche. Dobbiamo costruire qualcosa che sta nel mondo e che non costi ancora ai contribuenti italiani.

E qui c'è la seconda delle osservazioni che volevo fare, signora Presidente, e riguarda l'Alitalia come banco di prova. Questo - ho detto - è un decreto-legge di correttezza, perché rimette nelle mani del nuovo Esecutivo gialloverde la scelta su quello che sarà il futuro di questa Compagnia. E qui devo dire che chiamiamo direttamente nell'agone il Ministro Di Maio, il Ministro che ha riunito nelle sue mani, giovani ma possenti a quanto pare, sia il Ministero dello Sviluppo economico che il Ministero del Lavoro. E dico che questo Ministro è il più importante di questo Governo, non tanto per avere combinato questi due dicasteri, e non tanto perché ovviamente vediamo il suo *competitor*, la sua controparte, all'interno del Governo, senatore Salvini, sempre sui giornali, ma diciamo che è il Ministro più importante perché ha in mano le chiavi del futuro di questo Paese, perché è in quei ministeri e nelle scelte che esso farà che si declinerà il futuro nel nostro Paese.

Noi abbiamo letto, come molti, il contratto di Governo, ovvero l'accordo che sostiene la coalizione fra la Lega e il MoVimento 5 Stelle e in questo accordo ci sono tante cose, tante cose che riguardano tanti settori, signora Presidente. Secondo noi, c'è una grande

mancanza, però, ed è la politica industriale, che non viene citata all'interno di quel documento. Per noi, per un gruppo politico come il nostro, per un gruppo parlamentare quale quello nostro, per cui l'industria e la manifattura sono stati, sono oggi e devono rimanere elementi portanti dell'economia italiana, questa non è una mancanza da poco.

Credo che manchi una 'visione Paese', lo dico, signora Presidente, per suo tramite, al Ministro Di Maio oggi non presente, perché questo è un Paese che vive aperto al mondo. Acquistiamo materie prime, le trasformiamo, le rendiamo al resto del mondo come prodotti finiti. Così, nei secoli, si è gestita la prosperità e la ricchezza di questa nazione, di questo popolo e di questa terra. Quando ci siamo chiusi in noi stessi, siamo stati poveri ed emarginati.

L'ultimo esempio, signora Presidente, sono stati gli anni Cinquanta e Sessanta: un Paese piagato dalla guerra, un Paese ancora agricolo. I nostri padri, con la grande opportunità del mercato unico europeo, sono diventati la fabbrica d'Europa, hanno inondato l'Europa e il mondo di automobili, di televisori, di frigoriferi e di tutti gli elettrodomestici possibili. Siamo stati cinesi *ante litteram* del mondo e abbiamo dato a noi, i nostri padri hanno dato a noi, benessere e prosperità. Cerchiamo di non dimenticare queste lezioni, mentre parliamo di dazi, di muri in economia, di ritorsioni commerciali, cerchiamo di non dimenticare chi siamo e dove andiamo.

E Alitalia, quindi, dicevo, è un banco di prova per una soluzione di politica industriale, che, nell'attesa di vedere dispiegata come programma coerente, ci può dare delle indicazioni. Noi abbiamo in mente soluzioni che stanno sul mercato, che sfruttino il grande bacino di mercato interno di passeggeri, che sostengano lo sviluppo del Paese, che salvaguardino l'occupazione, parliamo di 20 mila famiglie, e che non costino al contribuente.

PRESIDENTE. Deve concludere.

GIANLUCA BENAMATI (PD). Vado a

concludere, Presidente. Quindi, queste sono le ragioni che chiediamo al Governo: lavoro, crescita, anche su Alitalia, e quando il Governo farà delle proposte, noi lo incalzeremo nelle Commissioni permanenti che vanno a nascere: noi saremo lì a discutere di lavoro, di occupazione e di crescita, perché queste sono le ragioni fondanti del nostro partito e del nostro gruppo politico (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto la collega Saltamartini. Ne ha facoltà.

BARBARA SALTAMARTINI (LEGA). Grazie Presidente, colleghi, arriviamo alla discussione di questo decreto, che, voglio ricordarlo per onestà intellettuale, è un decreto che arriva dal precedente Governo, un decreto rispetto al quale - lo abbiamo già detto in discussione generale - noi abbiamo voluto come maggioranza dare parere favorevole già all'interno della Commissione speciale, ritenendo necessaria la proroga, anche per poter dare, come nuova maggioranza, una linea diversa da quella che abbiamo visto tenere nei confronti di Alitalia; una linea che ovviamente è già indicata nel contratto di programma di Governo che la Lega e i Cinquestelle hanno sottoscritto e che oggi fa sì che siamo qui in Aula, appunto, a parlare di Alitalia in un modo molto diverso da come ne abbiamo sentito trattare nella precedente legislatura.

PRESIDENTE. Scusi, collega, un attimo. Chiedo ai colleghi di liberare i banchi del Governo, grazie, prego.

BARBARA SALTAMARTINI (LEGA). Questo decreto, però, arriva e si inserisce in un momento per Alitalia estremamente complesso, rende quanto mai evidente quanto sbagliate siano state le scelte intraprese da chi ha avuto la responsabilità della gestione di Alitalia, rende chiarissimo quanto quei manager, che avevano avuto l'onere e l'onore anche di salvare la nostra

compagnia di bandiera, abbiano sbagliato: manager che, vale la pena ricordarlo in questa sede, sono stati anche premiati, purtroppo, dopo aver fatto fallire Alitalia, dopo per esempio aver fatto fallire AMS - che, lo voglio ricordare, era una delle aziende più qualificate con personale più qualificato che si occupava della manutenzione dei motori dei nostri aerei e che è stata fatta fallire e svenduta -, quei manager che forse avrebbero dovuto pagare le conseguenze della loro mala gestione e che, invece, qualcuno, che era allora al Governo, ha pensato pure di premiare e di mettere magari da un'altra parte per continuare a fare danni (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

E purtroppo, anche se qualcuno può pensare che questa sia polemica di basso profilo, non lo è, perché quelle scelte sbagliate manageriali hanno fatto sì che un Paese, che una nazione come l'Italia, non avesse più una compagnia di bandiera forte, una compagnia di bandiera in grado di collegare il nostro Paese da nord a sud senza distinzione alcuna. Piccola parentesi, il caso della Sardegna: un caso su cui questa maggioranza dovrà riflettere, ma soprattutto dovrà impegnarsi per risolverlo anche in sede europea, perché è inimmaginabile che la Sardegna sia trattata in maniera diversa dal resto del nostro continente (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

Quindi, la situazione che abbiamo di fronte ai nostri occhi è quella di un'insolvenza finanziaria di Alitalia, l'amministrazione straordinaria, ma la cosa strana è che tutto questo è accaduto e sta accadendo in un momento in cui, invece, c'è una grande espansione del trasporto aereo, in un momento in cui il costo del carburante era basso, cioè è accaduto nel momento in cui era più facile poter risollevare le sorti della nostra compagnia di bandiera. Ma perché non è stato fatto? Questa è la discussione su cui oggi ci dovremmo confrontare in quest'Aula e dispiace che i colleghi dell'allora maggioranza, oggi opposizione, siano distratti.

Il fallimento di Alitalia è il frutto di un

combinato disposto, da una parte, di pessime scelte manageriali sicuramente, ma, dall'altra, e se permettete è ancor più grave, è il fallimento di anni di Governi di centrosinistra e di partiti di sinistra (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), che, nella logica di una facile e strumentale apertura al mercato globale, hanno svenduto gli *asset* strategici del nostro Paese, e già di per sé questo sarebbe gravissimo, ma, ancora più grave, quei Governi hanno svenduto il valore intrinseco della grandezza italiana, di quell'Italia che ha una grandissima capacità di produrre valore aggiunto e che, grazie a quei Governi e a quelle scelte politiche, oggi è destinata ad essere la Cenerentola della nostra Europa.

Allora, rispetto a questa visione, che è stata data dalla politica degli anni passati, che questo Governo è chiamato a porre rimedio. E, guardate, quando si vogliono affrontare le grandi crisi aziendali, quando si vogliono affrontare i grandi problemi di *asset* strategici come quello del trasporto aereo, non ci si può avvicinare a questi temi con roboanti annunci, come abbiamo sentito fare in passato, quando ci fu detto che l'Alitalia, con Renzi al Governo, sarebbe decollata. Beh, non solo purtroppo Alitalia non è decollata, purtroppo Alitalia ha avuto un pessimo atterraggio, un pessimo atterraggio così come ha avuto poi alla fine il Partito Democratico, che infatti è stato mandato a casa dai cittadini italiani (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

Ecco, io credo che in questa maggioranza la Lega abbia una grande responsabilità sulle proprie spalle, proprio a partire da questi temi centrali, e la responsabilità è quella di ridare una visione generale a tutto il sistema economico-sociale italiano, di cui noi ci possiamo ancora vantare, ci potremmo ancora vantare solo e soltanto se saremo in grado di difendere questi *asset*, perché in quel modo potremmo difendere l'interesse nazionale, quell'interesse nazionale che fa sì che i contribuenti non debbano continuare a vedere lo Stato che dà soldi che poi vengono dispersi, quell'interesse nazionale che si tutela e si salvaguardia solo

e soltanto se lo Stato riesce a mettere in campo, anche con mezzi propri, laddove è possibile, quell'intervento grazie al quale si può veramente ritornare ad essere orgogliosi di sentirsi italiani.

Ecco, quello che noi dobbiamo fare oggi è di difendere in tutti i contesti, anche e soprattutto in sede europea, come adesso sta accadendo, per esempio, rispetto all'indagine che sta facendo l'*authority* per verificare se stiamo parlando di aiuti di Stato o meno; noi dobbiamo recuperare quella forza di battere i pugni in sede europea, come già il nostro Governo sta facendo, grazie anche all'iniziativa del ministro Salvini (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), per riprendere in mano le redini dell'Italia, quelle redini che fanno sì che l'Italia possa iniziare finalmente a crescere, possa tornare a crescere, passa tornare a rappresentare, nello scacchiere internazionale, un'eccellenza. Ecco, il trasporto aereo è un'eccellenza del sistema Italia, quel sistema Italia che è in grado di valorizzare le qualità professionali di 10 mila e più persone che, in questo momento, sono ancora in Alitalia e che, vi posso assicurare, le compagnie estere ci invidiano. Lo scaricabarile che la sinistra ha provato a fare, una certa sinistra ha provato a fare sui dipendenti, quando i dipendenti hanno bocciato il referendum in Alitalia, non è più tollerabile, perché quei lavoratori, quei dipendenti invece vanno tutelati (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), perché hanno una grandissima professionalità, così come vanno recuperati i dipendenti di AMS che Montezemolo ha lasciato a casa, come se nulla fosse.

Ecco, allora questo Governo sarà chiamato a ragionare sul da farsi. Noi ci auguriamo che Alitalia non venga svenduta, che Alitalia non venga svenduta a pezzi, perché produrre lo spezzatino di una compagnia così importante sarebbe rinunciare da subito a quella grandezza di cui l'Italia invece ha bisogno, di cui l'Italia è capace.

Soprattutto, dobbiamo correre, dobbiamo velocizzare i processi. La proroga che stiamo

votando in quest'Aula ci aiuterà – il Governo, il Parlamento – a individuare il percorso migliore, ma per riuscire a salvare Alitalia, per far sì che il Paese abbia una propria compagnia di bandiera, un Paese che ha nel turismo il suo petrolio, non si deve rinunciare ad avere una compagnia aerea nazionale; noi riusciremo a salvare Alitalia solo e soltanto se saremo capaci – e questa è la prova che è sulle nostre spalle – di invertire quella visione della società che la sinistra, in questi anni, ci ha voluto, a tutti i costi, dare, impartire, soprattutto costringere ad avere. Perché, in quella visione della sinistra...

PRESIDENTE. Deve concludere.

BARBARA SALTAMARTINI (LEGA). Concludo... C'era solo e soltanto un interesse: fare arrivare capitali stranieri in Italia, regalargli le nostre migliori eccellenze (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*), perché l'Italia non doveva avere nessun peso politico, economico e sociale. Noi siamo qui, invece, per ridare dignità all'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier e di deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto il collega De Lorenzis. Ne ha facoltà.

DIEGO DE LORENZIS (M5S). Signora Presidente, membri del Governo, colleghi deputati, il mio intervento sarà leggermente diverso da quelli ascoltati finora in Aula, in cui il centrodestra rimprovera al centrosinistra il fallimento di Alitalia e il centrosinistra fa la stessa cosa con il centrodestra.

Vedete, colleghi, in questa legislatura, come anche in quella precedente, anzi, in quelle precedenti, siamo costretti a occuparci di un'azienda che è in grave sofferenza, una estrema sofferenza, che – voglio specificare, deve essere chiaro a tutti – è imputabile a un'assenza di politica industriale nel nostro Paese negli ultimi anni, anzi negli ultimi decenni, una mancanza di visione, una miopia,

un'incapacità progettuale che evidentemente si è sommata a una *mala gestio* che ha condotto all'insolvenza e ha generato più volte gravi esuberi e cassa integrazione.

Alitalia è stata sull'orlo del fallimento a causa di operazioni che sono state sempre avallate da tutti i Governi in carica, operazioni molto discutibili, che hanno eroso e dissipato gradualmente, ma inesorabilmente, i beni le risorse aziendali, beni e risorse che hanno una quantificazione economica in miliardi di euro, ma soprattutto beni e risorse che hanno un valore strategico per la funzione che ricoprono per l'azienda.

Questa crisi così accentuata e questa gestione così scriteriata e scellerata hanno portato enormi problemi di insolvenza e di sostenibilità economico-finanziaria dell'azienda e, infatti, siamo giunti al terzo decreto dell'ennesimo salvataggio di Alitalia, perché è evidente che sono state compiute scelte irresponsabili o, quanto meno, poco lungimiranti.

In questi anni le numerose operazioni di cessione e le conseguenti trattative, appunto avallate dai Governi, non hanno allontanato a sufficienza la compagnia aerea dall'orlo del burrone, rappresentato dal fallimento della compagnia. Come è emerso nel corso delle audizioni dei commissari della gestione commissariale, sono stati sistematicamente e deliberatamente stipulati contratti assolutamente svantaggiosi, evidentemente a vantaggio di qualcun altro. Faccio soltanto alcuni esempi, che sono stati già riportati ampiamente nella discussione generale e anche al Senato, ma vale la pena ricordarli anche ai cittadini che ci ascoltano fuori.

Sono stati sottoscritti accordi svantaggiosi per l'acquisto del carburante, per il noleggio degli stessi aeromobili, per i servizi di manutenzione, arrivando addirittura a smantellare un fiore all'occhiello come l'azienda EMS. Ancora, sul sistema di prenotazione dei biglietti e per i corsi del personale. Ancora, signora Presidente, questa azienda è stata smembrata, come se non bastasse, anche sottoscrivendo accordi

incredibilmente penalizzanti per la vendita degli *slot* negli aeroporti che hanno un ruolo centrale nel traffico europeo e internazionale, penso a quelli di Londra. E, ancora, sono stati sottoscritti degli accordi assolutamente assurdi per i voli sulle rotte di lungo raggio. Altre scelte sono state sempre molto dubbie e hanno avuto, nel migliore dei casi, un effetto molto superficiale e comunque di breve durata.

Alitalia, in seguito a tutto questo percorso, è stata quindi, infine, ammessa al percorso di procedura di amministrazione straordinaria, secondo quanto previsto dalla cosiddetta legge Marzano. La situazione è complessa e delicata, anzi direi delicatissima. In questo stato di cose, occorre valutare molto attentamente, Presidente, gli interventi da porre in essere per cercare di evitare che questi stessi interventi possano ulteriormente aggravare le già rilevanti conseguenze di questo contesto, soprattutto per i lavoratori, per i creditori e, in generale, per la collettività tutta.

Presidente, voglio approfittare di questa occasione affinché i colleghi di quest'Aula possano rivolgere con me un momento di attenzione ai lavoratori di quest'azienda. Anche i commissari hanno dato atto che si tratta di persone, di italiani, che hanno lavorato in un clima di assoluta collaborazione in un momento in cui sono coinvolti da grande preoccupazione e da incertezza, che dura evidentemente da troppo tempo.

La relazione tecnica al provvedimento afferma che la norma non determina nuovi oneri a carico del bilancio dello Stato, né ha alcun effetto finanziario, atteso che appunto la scadenza del finanziamento ricade nel medesimo esercizio precedentemente individuato. Quindi, con questo decreto, abbiamo la possibilità di guadagnare ulteriore tempo e non determinare aggravii in termini economici, tempo che il nuovo Governo avrà a disposizione per ascoltare i commissari, certamente, ma anche tutte le parti in causa, al fine di adottare gli interventi necessari nella visione che noi abbiamo espresso nel nostro contratto di governo.

In primis, però, tra questi interventi devono essere portati avanti quelli necessari ad acquisire maggiori informazioni, perché quello che è successo in seguito all'amministrazione straordinaria della società è che si è creato un vuoto informativo inaccettabile, confermato anche nel ciclo di audizioni recentemente svoltesi al Senato.

Infine, Presidente, proprio sull'importanza di avere chiarezza e sufficienti informazioni, perché non è possibile senza queste operare scelte consapevoli, vorrei ricordare che al provvedimento sono state apportate alcune importanti modifiche. Queste modifiche riguardano il fatto che i commissari saranno obbligati a fornire una relazione dettagliata anche del loro operato. Si tratta di modifiche che portano quella trasparenza indispensabili che fino a oggi è mancata. Per questo, Presidente, non posso che rivolgere anche un ringraziamento ai colleghi senatori e al loro lavoro di ascolto, che è durato nelle ultime settimane e che hanno saputo portare avanti in un clima assolutamente condivisibile, e anche ai colleghi deputati della Commissione speciale per aver previsto tale intervento di chiarezza e trasparenza.

Per questa ragione, il MoVimento 5 Stelle voterà a favore di questo provvedimento, affinché appunto il Parlamento e il Governo abbiano la possibilità di intervenire e lavorare durante questi ulteriori tre mesi, dedicando a tale vicenda tutta l'importanza che merita. Grazie, Presidente (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto finale.

**(Votazione finale ed
approvazione – A.C. 675)**

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione finale.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 675:

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).

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva (*Vedi votazione n. 3*) (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

**Dimissioni del deputato
Guido Crosetto (ore 11,43).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le dimissioni del deputato Guido Crosetto.

Comunico che in data 11 maggio 2018 è pervenuta alla Presidenza una lettera da parte del deputato Guido Crosetto, con la quale il medesimo comunica la propria intenzione di rassegnare le dimissioni dalla carica di deputato.

Avverto che, ai sensi dell'articolo 49, comma 1, del Regolamento, la votazione sulle dimissioni del deputato Guido Crosetto avrà luogo a scrutinio segreto mediante procedimento elettronico. Ha chiesto di parlare il deputato Antonio Palmieri.

ANTONIO PALMIERI (FI). Gentile Presidente Spadoni, io ho conosciuto Guido Crosetto nel 2001, alla prima riunione del gruppo parlamentare di Forza Italia, alla quale partecipavamo entrambi come neodeputati e, a uno che è diversamente alto, come me, vedere quel grande omone di Crosetto, ha immediatamente suscitato un moto di simpatia nei suoi confronti. Conoscendolo, nel corso delle settimane, dei mesi e degli anni, nel lavoro parlamentare, io ho potuto verificare come Guido Crosetto non sia unicamente un uomo grande, ma soprattutto sia un grande uomo (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente e Fratelli d'Italia*) e, di

conseguenza, anche un grande parlamentare.

Per questo motivo, ho il rammarico, abbiamo il rammarico, noi del gruppo Forza Italia, che lo abbiamo conosciuto ormai tanti anni fa, per questa sua decisione di lasciare il Parlamento. Rammarico per due motivi: il primo riguarda le qualità di Guido, perché è dotato non solo di intelligenza politica e di vasta umanità, ma soprattutto di quella onestà intellettuale, che è un'espressione che a me non piace, ma che, tradotta in italiano, significa che è uno che guarda la realtà, come essa è veramente, e che non fa sconti sia agli amici che agli avversari e che tratta gli avversari appunto da avversari e non da nemici e il tutto lo fa con intelligenza.

Allora, credo che veramente sarebbe uno spreco se il Parlamento rinunciasse alla presenza del collega e amico Guido Crosetto e sarebbe un peccato per la stragrande maggioranza di voi, colleghe e colleghi nuovi, che non avreste così la possibilità di conoscere e apprezzare Guido come merita.

Quindi, da questo punto di vista, chiudo il mio intervento, auspicando che ci sia un voto in sintonia con le parole che ho espresso, di apprezzamento per Guido, in modo tale che tutti noi possiamo continuare ad apprezzarlo nel nostro Parlamento (*Applausi dei deputati dei gruppi Forza Italia-Berlusconi Presidente e Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il collega Adelizzi. Ne ha facoltà.

COSIMO ADELIZZI (M5S). Grazie, Presidente. Parlo a nome del gruppo del MoVimento 5 Stelle e volevo premettere che non ci sarà, nella nostra espressione di voto, nessuna mancanza di rispetto nei confronti del collega, il deputato Crosetto, che, tra l'altro, ho avuto modo di conoscere in questi primi mesi di legislatura per il suo operato nella Commissione speciale.

Quindi, anche se abbiamo posizioni politiche, come gruppi parlamentari, diverse, rispettiamo il deputato Crosetto, rispettiamo la sua storia politica, ma allo stesso tempo

manteniamo fede a quello che è stato sempre il nostro comportamento, anche nella scorsa legislatura, e quindi annuncio il voto favorevole alle dimissioni del deputato Crosetto, perché riteniamo che ogni deputato, se decide autonomamente di dimettersi, debba essere lasciato libero di attuare le proprie volontà.

Quindi, noi voteremo favorevolmente alle sue dimissioni (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il collega Fusacchia. Ne ha facoltà.

ALESSANDRO FUSACCHIA (MISTO-+E-CD). Presidente, io sono un po' confuso, lo confesso, perché stiamo votando le dimissioni di un collega e non sono sicuro che tutti i colleghi abbiano chiare le ragioni per cui queste dimissioni vengono richieste e per cui stiamo votando.

Mi posso attenere a quello che leggo sui giornali e leggo altrove, ma non credo che sia necessariamente dignitoso e decoroso per quest'Aula. Voglio dire una cosa molto semplice: l'istituto delle dimissioni, il fatto che quando un deputato, un parlamentare, chiede che le dimissioni vengano portate in quest'Aula ha un valore estremamente importante, perché significa che l'Aula può tutelare un deputato da situazioni particolari, ad esempio perché viene costretto a dimettersi perché magari ha subito delle pressioni di qualsiasi tipo.

Io do per scontato che non sia questo il caso di cui stiamo discutendo, ma non ho capito sulla base di cosa dovrei escluderlo, e il mio voto rispetto per queste dimissioni è chiaramente molto vincolato al fatto che stiamo parlando di una fattispecie o di un'altra, quindi vorrei essere rassicurato che non si tratti di un caso di questo tipo.

Aggiungo che, se, invece, c'è una questione di difficoltà a conciliare il mandato da deputato con un altro incarico, allora mi chiedo se la questione sia di incompatibilità o di opportunità, perché anche qui cambiano molto le situazioni. Cioè, non vorrei che una

questione di opportunità sia stata portata in Aula e, quindi, con un voto che respinge le dimissioni questa questione di opportunità diventi una giustificazione al mantenimento di una situazione magari poco ordinata.

Quindi, vorrei semplicemente chiedere - e spero di non essere l'unico in quest'Aula - un po' di chiarimenti su tutto questo, perché altrimenti non riesco ad esercitare veramente il mio voto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il collega Rampelli. Ne ha facoltà.

FABIO RAMPELLI (FDI). Presidente, colleghi deputati, intanto voglio ringraziare coloro i quali hanno speso parole, belle parole, nei confronti del nostro collega Guido Crosetto, e voglio ringraziare anche le tante persone che non avranno l'opportunità di prendere la parola, ma che so per certo maturino al proprio interno sentimenti di sconcerto per questa decisione che è stata formalizzata da parte di Guido Crosetto di lasciare il Parlamento italiano e, nella fattispecie, la Camera dei deputati.

Però, penso che questo non sia tanto il momento per celebrare - anche perché non può essere certo un cocodrillo, in quanto, ringraziando il cielo, Guido è qui con noi, forte come sempre, tenace, convinto, determinato -, non può essere un momento in cui si possano approfondire gli aspetti personali della figura di Guido Crosetto, ma deve essere, perché questo è il senso della Camera che abitiamo, il momento per farci una domanda: se la persona che ha in questo momento formalizzato le sue dimissioni è o meno utile all'Italia, al Parlamento, alla sua vita, alla vita all'interno delle Commissioni di cui farà parte e delle quali ha fatto parte; se è una persona corretta, profonda, capace di aggiungere un *quid* al dibattito e alla costruzione di un'Italia diversa e migliore oppure no.

Penso che dovrebbe essere prevalentemente questa la stella polare, capace di orientare la nostra decisione, ed è esattamente per questo motivo che Fratelli d'Italia, il gruppo

cui appartiene Guido Crosetto, sceglie, pur rispettando perfettamente la propria sensibilità e i propri sentimenti, di respingere le sue dimissioni (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). Ciò non perché vogliamo comprimere la sua natura, le sue decisioni e, men che meno, i motivi personali che ha addotto nella lettera presentata alla Presidenza della Camera, ma perché ci possa essere nell'interesse di tutti - ritengo nell'interesse di tutti, poi ovviamente il pensiero è sovrano e ognuno è libero di esprimere i propri giudizi - una sorta di possibilità ulteriore di meditare questo gesto.

C'è un momento per formalizzare il proprio disagio e c'è un momento per meditarlo. Io penso che se la Camera, oggi, seguendo anche la decisione di Fratelli d'Italia, dovesse decidere di respingere le dimissioni di Guido Crosetto, noi potremmo indurlo, lanciandogli questo messaggio, a valutarle meglio e in maniera più approfondita (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*). Non sarà certo questa l'unica occasione - eventualmente non ci fosse questo ripensamento - per ritrovarci qui e stabilire di accogliere eventuali altre richieste di dimissioni, ma oggi una persona come Guido penso che possa meritare una richiesta affettuosa, che non è soltanto un problema di sentimenti, ripeto, è un problema di qualità della sua persona e di qualità del lavoro che ha messo a disposizione dell'Italia in questi anni.

Penso che questo possa essere il momento per far arrivare al nostro collega un segnale di apprezzamento e di stima che possa rappresentare una sorta di seconda fase della sua riflessione. Lui sarà comunque libero - lo dico ai colleghi del MoVimento 5 Stelle - di fare le sue scelte, di replicarle, di reiterarle, e noi ovviamente saremo qui, eventualmente dovesse accadere, a rivalutare anche la sua decisione o la reiterazione della sua decisione.

Però, oggi ci sentiamo di apprezzare non solo l'uomo, il gigante buono, come tutti lo definiamo, Guido Crosetto, perché è vero che tutto si può dire di lui fuorché che passi inosservato, ma ovviamente non ci

interessa l'aspetto del cosiddetto gigante buono, cioè del gigante, l'aspetto fisico, esteriore; ci interessa confermare la sua diversità o la sua appropriatezza nello stare in quest'Aula e in tutti i luoghi in cui fa valere il suo ragionamento, sempre in maniera originale e mai in maniera faziosa.

È, a mio giudizio, solo per questo già un elemento che dovrebbe far maturare in ciascuno di noi l'indisponibilità ad accogliere le sue dimissioni. È stata, è e resterà una persona utile all'Italia, quindi noi voteremo contro le sue dimissioni, per chiedere a Guido Crosetto di ripensarle e di farci compagnia in questo - ci auguriamo - quinquennio di legislatura, per riscattare l'Italia dai suoi dolori (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il collega Fornaro. Ne ha facoltà.

FEDERICO FORNARO (LEU). Presidente, francamente non nascondo un certo imbarazzo per come si sta svolgendo questa votazione, perché è vero che esiste una prassi consolidata in questo Parlamento, che è quella di rigettare nel primo voto le dimissioni di un collega, però c'è una prassi altrettanto consolidata, che è quella che il collega viene e, di fronte all'Aula, spiega le ragioni per le quali chiede di dimettersi.

Mi sembra che, da questo punto di vista, noi oggi non abbiamo contezza delle ragioni per le quali il collega Crosetto intende dimettersi e, proprio per le ragioni che ha detto - non ci ritorno - il collega Fusacchia e per le ragioni per le quali di norma si vota contro la prima volta, sarebbe stato opportuno che il collega Crosetto venisse qui. Mi interrogo perché il collega Crosetto abbia ritenuto di non venire in Aula a spiegare le ragioni per le quali chiede di dimettersi; chiedo quindi alla Presidenza e ai colleghi capigruppo di valutare l'opportunità di un rinvio di questa votazione, con la riconvocazione alla presenza del collega Crosetto, che credo correttamente debba spiegare all'Aula le ragioni per le quali

chiede di dimettersi.

PRESIDENTE. Collega Fornaro, c'è una formalizzazione della richiesta di rinvio?

FEDERICO FORNARO (LEU). La formalizzo, ma mi rivolgo anche ai colleghi capigruppo; mi sembrerebbe un passaggio di correttezza nei confronti dell'Aula.

PRESIDENTE. Sta bene. Dato che c'è una richiesta di rinvio, darò la parola a un collega a favore del rinvio e a uno contro. Chi vuole parlare contro?

Collega Fiano, prego.

EMANUELE FIANO (PD). Intendo intervenire a favore della richiesta di rinvio.

PRESIDENTE. Collega, ho chiesto prima di intervenire contro. Dopo le do la parola. Chi vuole intervenire contro la richiesta di rinvio?

COSIMO ADELIZZI (M5S). Chiedo di intervenire contro.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COSIMO ADELIZZI (M5S). Grazie, Presidente. Intervengo semplicemente per ribadire la nostra posizione. Ho sentito prima citare la prassi e, da una parte, volevo dire che ovviamente a chi chiede di audire il collega Crosetto, io personalmente ho avuto modo di parlarci (*Commenti*) e quindi votiamo consapevolmente, dopodiché capisco le richieste, ma...

PRESIDENTE. Colleghi...

COSIMO ADELIZZI (M5S). ... capisco le richieste, ma ovviamente...

PRESIDENTE. Lasciamo parlare il collega per cortesia.

COSIMO ADELIZZI (M5S). ...non è

prevista dal Regolamento l'obbligatorietà. Quindi, legittime le richieste, ma noi siamo contrari. Siamo favorevoli ad accontentare le richieste del collega Crosetto e riteniamo inutili - ripeto: inutili - queste votazioni di prassi, nelle quali si respingono le dimissioni alla prima votazione e l'Aula e seicentotrenta deputati sono impegnati per una formalità, per poi rinviare alla successiva votazione. Quindi, noi coerentemente voteremo favorevole (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Collega Fiano, immagino che lei voglia intervenire a favore del rinvio, è corretto?

EMANUELE FIANO (PD). Sì. Io, invece, non ho avuto la fortuna di poter parlare con l'onorevole Crosetto e me ne dispiaccio molto (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*). Però volevo segnalarle, Presidente, che il collega del MoVimento 5 Stelle ha concluso dicendo "per questo voteremo favorevole": credo che lui volesse dire "voteremo favorevole" alle dimissioni. Però, per chiarezza dell'Aula, credo che lei debba chiarire - lo dico anche per il collega - che noi siamo in questo momento facendo due interventi: uno contro e uno a favore del rinvio e non all'accettazione o meno della proposta di dimissioni a lei pervenuta per lettera (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico e di deputati del gruppo Forza Italia*), per chiarezza e perché si sappia di cosa si sta discutendo. Credo, signora Presidente, che qui si debbano dividere le tre cose che sono state citate: la prassi, un voto per simpatia o per stima ovvero elementi di incompatibilità di legge con la permanenza in Aula.

Quindi, riprendendo le parole dell'onorevole Fusacchia o anche dall'onorevole Fornaro, lungi da me il fatto che possa discutere della simpatia e della competenza dell'onorevole Crosetto che certamente ci sono, però l'Aula del Parlamento ha il diritto di conoscere se ciò che è stata presentata all'inizio come richiesta di dimissioni per questioni personali

sia, invece - io non lo so perché non ho gli elementi per comprenderlo -, stata presentata per elementi di diritto che possano portare ad un'incompatibilità.

Dunque, nonostante vi sia una consuetudine in quest'Aula di respingere in prima istanza le richieste di dimissioni di un parlamentare, giacché mi sembra che la situazione, invece, si vada configurando con un dubbio che i tutti colleghi deputati hanno per capire quali siano in realtà le ragioni di fondo della richiesta, mi pare che sia assolutamente ragionevole la proposta avanzata dal capogruppo di Liberi e Uguali di rinviare, perché permetterà di comprendere.

Noi ripeto - lo confermo qui - avremmo votato contro la richiesta di dimissioni dell'onorevole Crosetto ma il dibattito in quest'Aula ha mostrato elementi di domanda di conoscenza, che è giusto che quest'Aula accolga e, quindi, voteremo a favore della richiesta di rinvio (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Colleghi, dato che ci sono già stati un intervento a favore e uno contro, passiamo ai voti.

Pongo in votazione, mediante procedimento elettronico, senza registrazione di nomi, la richiesta di rinvio ad altra seduta della votazione sulle dimissioni del deputato Crosetto.

Dichiaro aperta la votazione.
(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

La Camera approva per 151 voti di differenza.

Alla nuova calendarizzazione delle dimissioni del deputato Crosetto provvederà la Conferenza dei presidenti di gruppo.

Sospendo la seduta, che riprenderà alle 15 per lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

La seduta, sospesa alle 12,05, è ripresa alle 15.

PRESIDENZA DEL
PRESIDENTE ROBERTO FICO

**Svolgimento di interrogazioni
a risposta immediata.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di interrogazioni a risposta immediata, alle quali risponderanno il Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, il Ministro per la Famiglia e le disabilità e il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare.

Invito gli oratori ad un rigoroso rispetto dei tempi considerata la diretta televisiva in corso.

(Iniziativa 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 – n. 3-00020)

PRESIDENTE. Passiamo alla prima interrogazione all'ordine del giorno Germanà ed altri n. 3-00020 (*Vedi l'allegato A*).

Chiedo al deputato Antonino Germanà se intenda illustrare la sua interrogazione o se si riserva di intervenire in sede di replica.

ANTONINO GERMANA' (FI). Grazie, Presidente. Signor Ministro, il 15 giugno è una data che difficilmente la città di Messina potrà dimenticare. Un rogo scoppiato in un'abitazione, in una centralissima via della città e nel cuore della notte, ha strappato via per sempre dall'affetto dei loro cari due meravigliosi fratellini. Ho riflettuto molto e non è stato facile per me presentare questa interrogazione, ma per il ruolo che ricopro e per le numerose sollecitazioni che mi sono giunte ho sentito il dovere di farlo. Lungi da me attribuire responsabilità al Corpo dei Vigili del fuoco, orgoglio nazionale, i nostri eroi, ma stando alle testimonianze a causa di carenza di mezzi e di personale e di un'autoscala

probabilmente non idonea alla tipologia di intervento forse si poteva fare di più. Non siamo alla ricerca di un colpevole; il colpevole lo abbiamo già individuato: è il maledetto destino. Nulla potrà lenire il dolore della famiglia alla quale mi unisco e ci uniamo nel dolore, ma ritengo che una città in lutto meriti risposte.

Ciò premesso, per sapere se ritenga opportuno provvedere a dotare il Corpo dei vigili del fuoco di mezzi più moderni e adeguati alla tipologia costruttiva della città di Messina, al fine di scongiurare il ripetersi di tali tragedie.

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, Riccardo Fraccaro, ha facoltà di rispondere.

RICCARDO FRACCARO, *Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta*. Signor Presidente, colleghi deputati, desidero innanzitutto esprimere il cordoglio mio e di tutto il Governo ai familiari dei due fratellini di 13 e 10 anni che hanno perso la vita nel tragico incendio avvenuto a Messina nelle prime ore della mattina del 15 giugno scorso.

Sulla base degli elementi riferiti dal Ministero dell'Interno in merito alla modalità operativa di intervento, risulta pervenuta alle ore 4,13 alla sala operativa del Comando dei Vigili del fuoco di Messina, per il tramite della centrale unica del 112, una prima chiamata di soccorso, mentre sul posto, già alle ore 4,09, era intervenuto il personale delle volanti. Alle ore 4,14 dalla sede centrale di via Salandra uscivano le squadre operative con mezzi adeguati consistenti in un'autopompa serbatoio, una campagnola, due autobotti pompa, un'autoscala e un'autovettura. A queste si aggiungevano ulteriori squadre operative con un'ulteriore autopompa serbatoio e un'autoscala, che uscivano alle ore 4,31 dalla sede del distaccamento nord di Messina. Infine, alle ore 4,47 dalla sede del distaccamento di Milazzo partiva un'altra squadra operativa munita di autopompa serbatoio.

Le prime squadre intervenute, provenienti dalla sede centrale, arrivavano sul posto alle

ore 4,21 e operavano immediatamente in uno scenario di incendio già avanzato che coinvolgeva un'abitazione al primo piano e una al secondo piano. Al momento dell'intervento l'ingresso dell'appartamento al primo piano interessato dall'incendio aveva già la porta completamente distrutta dal fuoco. Affrontando l'incendio, sia dal cortile interno che dal balcone degli stessi appartamenti, i vigili del fuoco intervenuti provvedevano all'evacuazione degli occupanti delle abitazioni limitrofe e di quelli del piano sovrastante e contemporaneamente riuscivano a raggiungere l'interno delle camere da letto dei ragazzi, dove purtroppo rinvenivano i loro corpi esanimi.

Dalle informazioni acquisite presso il comando provinciale dei Vigili del fuoco di Messina, non sono state riscontrate difficoltà da parte delle squadre dei vigili del fuoco intervenute e gli stessi mezzi utilizzati sono stati sufficienti ad assicurare la massima efficacia delle operazioni di soccorso.

L'amministrazione dell'Interno ha evidenziato che la situazione del personale operativo del comando provinciale di Messina, a fronte di una dotazione organica pari a 306 unità, registra la presenza effettiva di 297 unità, con una carenza del 2,94 per cento, mentre con riferimento ai mezzi operativi la dotazione è in linea con la media dei mezzi assegnati alle altre sedi del Corpo nazionale presenti in Sicilia e che dal 2017 sono state assegnati allo stesso comando tre automezzi di ridotte dimensioni, per il soccorso nei centri storici caratterizzati, in genere, da difficoltà di accesso.

PRESIDENTE. Il deputato Antonino Germanà ha facoltà di replicare.

ANTONINO GERMANA' (FI). Grazie, signor Ministro, ma io mi dichiaro parzialmente soddisfatto, soprattutto per la seconda metà della sua risposta. Noi non abbiamo bisogno di risposte tanto per, ma io mi appello alla sua sensibilità, alla vostra sensibilità di uomini di Governo, prima di uomini e poi di uomini di Governo. Avete il dovere, ma lo abbiamo

tutti quanti noi insieme anche collaborando maggioranza e opposizione, di dare delle risposte al territorio. Il comando di Messina, come città metropolitana, in funzione anche dell'enorme territorio, perché sono circa 108 i comuni della provincia di Messina, e della presenza di due porti importantissimi e di una raffineria, che è considerata tra le più grandi d'Europa, e per altri cento motivi è veramente sottodimensionato in termini di uomini, di sedi, di dotazioni logistiche. La dotazione organica teorica, come a me risulta, è di circa 232 unità. Però, in effetti, togliendo i 28 specialisti nautici si scende a circa 200 unità. Queste 200 unità sono, però, da dividere per quattro turni di servizio e a questi bisogna togliere circa il 20 per cento per malattie, licenze e personale non idoneo al servizio operativo ma presente comunque al comando. Pertanto, in realtà si possono contare, tra la sede centrale e i distaccamenti di Sant'Agata di Militello, Milazzo, Patti, Lipari, Taormina e Roccalumera, anche se virtualmente Roccalumera perché ancora non c'è una sede definitiva, circa 70 unità effettive al giorno per la copertura operativa delle città di Messina e degli altri 108 comuni. Io non credo siano sufficienti.

Il governo regionale ha già stanziato due milioni e mezzo di euro in funzione della firma della convenzione regionale che potenzia la presenza dei Vigili del fuoco, ma soltanto temporaneamente, per la stagione estiva e per 19 presidi. Sono state richieste dalla direzione regionale dei Vigili del fuoco alla direzione centrale, quindi al Ministero, 40 mezzi tra autobotti e mezzi antincendio. Io credo che con l'arrivo dell'imminente stagione estiva, che è già arrivata, si debba procedere con urgenza dotando i Vigili del fuoco, orgoglio nazionale, lo ripeto, i nostri eroi, di mezzi adeguati per affrontare nel migliore dei modi situazioni come queste (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

(Iniziativa 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 – n. 3-00021***

PRESIDENTE. La deputata Augusta Montaruli ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00021 (*Vedi l'allegato A*).

AUGUSTA MONTARULI (FDI). Grazie, Presidente. Illustrissimo Ministro, come certamente lei saprà il sindaco di Torino, Chiara Appendino, e altri sindaci dopo di lei hanno provveduto a registrare la nascita di bambini quali figli di coppie dello stesso sesso. Lo hanno fatto in violazione del dettato costituzionale, lo hanno fatto in violazione della legge ordinaria, lo hanno fatto nonostante nel nostro ordinamento sia vietata - espressamente vietata - la fecondazione assistita per coppie dello stesso sesso, lo hanno fatto in barba al parere contrario dei funzionari delle anagrafi, lo hanno fatto richiamando un ipotetico vuoto legislativo che, semmai fosse sussistente, troverebbe qui, in quest'Aula, in questo Parlamento, la sua risposta e non certo in qualche provvedimento sparso qua e là per l'Italia a macchia di leopardo.

AUGUSTA MONTARULI (FDI). Allora, signor Ministro, io le chiedo di annullare i provvedimenti emessi dai sindaci. E glielo chiedo, confidando anche nelle parole del Ministro Fontana e del Ministro Salvini, che abbiamo apprezzato proprio alla vigilia della loro elezione. Annullare questi provvedimenti, perché sono provvedimenti contro la legge (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Il Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta, Riccardo Fraccaro, ha facoltà di rispondere.

RICCARDO FRACCARO, *Ministro per i Rapporti con il Parlamento e la democrazia diretta*. Presidente, deputati, la questione sollevata dagli interroganti richiama

l'attenzione sulla delicata tematica della formazione e iscrizione, nei registri di stato civile, di atti di nascita di bambini su richiesta di coppie omogenitoriali.

Sul punto va premesso che il vigente ordinamento di stato civile prevede che gli atti di nascita si formino e si iscrivano nei relativi registri, indicando, quali genitori, la madre partoriente e il padre biologico, secondo le modalità di cui all'articolo 30 del Regolamento dell'ordinamento dello stato civile, di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 396 del 2000.

Inoltre, va anche osservato come l'annotazione nell'atto di nascita del riconoscimento di filiazione richieda sempre la preventiva verifica in capo al soggetto dichiarante delle condizioni di paternità e di maternità.

Sull'argomento è recentemente intervenuto il tribunale di Pisa che, con ordinanza del 15 marzo scorso, ha sollevato la questione di legittimità costituzionale della normativa di stato civile, nella parte in cui non consente la formazione in Italia di un atto di stato civile, in cui siano riconosciuti come genitori due persone dello stesso sesso.

Peraltro, sulla complessa rilevante problematica, ma con specifico riguardo alle ipotesi di trascrizione di un atto di nascita di un bambino di coppia omogenitoriale formato in un altro Paese, la Corte di Cassazione si è pronunciata favorevolmente in più occasioni, formulando una serie di principi che pongono in rilievo il preminente interesse del minore a crescere in un contesto affettivo, in cui sviluppare la propria personalità, senza distinguere tra coppie etero o omogenitoriali.

Sulla scorta di tale orientamento, il Ministro dell'Interno ha avuto modo di interessare l'Avvocatura generale dello Stato, per ricevere valutazioni in merito ai contenziosi in atto, nonché per acquisire generali linee di indirizzo per la definizione di univoche indicazioni, da diramare alle prefetture e agli uffici interessati.

Quanto, infine, ai poteri di annullamento richiamati dagli onorevoli interroganti, va

osservato che, secondo un recente orientamento giurisprudenziale del Consiglio di Stato, il prefetto, pur dotato di poteri di vigilanza, non può annullare l'atto dell'ufficiale di stato civile in assenza di un'espressa previsione di legge che conferisca tale potere.

PRESIDENTE. La deputata Montaruli ha facoltà di replicare.

AUGUSTA MONTARULI (FDI). Sono profondamente delusa dalla risposta che viene data oggi da questo Governo e che smentisce, purtroppo, sia il Ministro Fontana che il Ministro Salvini. E mi auguro, a quel punto, che la parte buona, tra virgolette, di questo Governo, cioè la Lega, tenga il punto su questa materia. In quel caso noi ci saremo. Perché, vedete, la famiglia è una sola. Non ci sono genitori 1, non ci sono genitori 2, non ci sono genitori multipli: ci sono solo mamma e papà (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia e di deputati di Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

Vi stanno a guardare, in tutta Italia, bambini di cui il futuro è messo oggi a rischio dalle vostre parole, perché avete dato una risposta da Azzecagarbugli. La Cassazione non si è pronunciata a sezioni unite, signor Ministro. Le proposte di legge per evitare o affrontare il problema sono già state depositate in Parlamento e Fratelli d'Italia l'ha depositata. Quindi, mi auguro che questo Parlamento voglia affrontare la questione. I prefetti hanno il diritto e il dovere di andare a controllare se un atto è legittimo o meno.

E, quindi, signor Ministro, io concludo, ribadendo la nostra delusione, dicendole che noi saremo fermi nel difendere l'unica famiglia che conosciamo, che è la famiglia naturale (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

Saremo fermi in questo e ci auguriamo che parte di questo Governo o il Governo tutto prenda le nostre posizioni e difenda gli unici diritti che valgono la pena essere difesi, cioè quelli dei bambini, perché i bambini

hanno dei diritti. Gli ipotetici genitori, che oggi si autoproclamano tali, fanno invece solo dei capricci. E, tra l'egoismo e i diritti, noi difenderemo sempre i diritti (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia e di deputati di Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

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

PRESIDENTE. Il deputato Toccafondi ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00022 (*Vedi l'allegato A*).

GABRIELE TOCCAFONDI (MISTO-CP-APS-A). Grazie Presidente. Signor Ministro, finita la campagna elettorale, è emersa la notizia di un dossier, predisposto dal gruppo regionale toscano del Movimento 5 Stelle, sulle cosiddette grandi opere, che riguardano Firenze e la Toscana, opere - lo ricordo - già in fase di realizzazione o in fase di inizio lavori.

Per sgomberare il campo da dubbi e per capire la reale intenzione di chi adesso è in maggioranza di Governo, è nata questa interrogazione. E bastano alcune domande, per capire se esista davvero la volontà di chi sta governando di volere bloccare Firenze e tutta la Toscana oppure, come speriamo, emerga la volontà di proseguire nella loro realizzazione, magari migliorando alcuni passaggi, in un dialogo tra livelli diversi di governo.

Le opere, messe in discussione sugli organi di stampa e sul dossier, riguardano il sistema delle tranvie, l'alta velocità, l'aeroporto di Firenze, il sistema dei rifiuti. Queste le domande contenute nell'interrogazione presentata e su questo ci aspettiamo risposte e certezze.

PRESIDENTE. Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, ha facoltà di rispondere.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle*

Infrastrutture e dei trasporti. Presidente, onorevoli interroganti, le questioni poste riguardano diverse opere, alcune in via di realizzazione o di imminente avvio ai lavori, altre in fase di progettazione e altre ancora in attesa di finanziamenti. Molti sono gli enti coinvolti. Sono pronto ad ascoltare e a incontrare tutti, nell'ottica, auspicata dal collega interrogante, di collaborazione e concertazione di diversi livelli di governo.

In particolare, in merito alle opere di competenza del mio Ministero, segnalo, quanto alla stazione di Firenze, che il contratto di programma, nella parte Investimenti con RFI, riporta, tra gli investimenti in esecuzione, il nodo alta velocità di Firenze, con un costo di circa 1,6 miliardi di euro completamente finanziati. Si tratta di un progetto molto complesso e discusso, peraltro di recente modificato e mancante ancora, tra l'altro, di una nuova valutazione di impatto ambientale.

Voglio ricordare che parliamo innanzitutto di una galleria, i cui lavori sono oggi fermi, che passa esattamente sotto il centro storico di Firenze e che ha generato preoccupazioni, rispetto alla salvaguardia architettonica e artistica di molti dei gioielli della città. Non a caso è giunta in tal senso anche una lettera da parte dell'UNESCO, datata maggio 2014 e tenuta nascosta per oltre un anno, in cui si esprimono forti dubbi sull'opportunità dell'opera. Alla galleria si accompagna la nuova stazione, che dovrebbe diventare una *hub* alta velocità di interscambio modale ferro-gomma e ferro-ferro. Il progetto è stato di recente modificato ed è mancante, come accennato, di una nuova valutazione di impatto ambientale.

Stiamo parlando di un'opera vista da molti come molto impattante dal punto di vista delle bellezze storiche e naturalistiche dell'area, un'opera che consentirebbe un risparmio di tempo, sulla tratta Roma-Milano, di appena cinque minuti, secondo calcoli diffusi ampiamente.

Stando a uno studio di RFI, datato 2016, la nuova stazione, data la sua posizione, sarebbe usata dal 15 per cento di viaggiatori in meno,

rispetto a Santa Maria Novella, e la potenziale riduzione di viaggi di alta velocità sarebbe del 10 per cento. Il Ministero si riserva, dunque, di valutare proposte alternative.

Quanto allo sviluppo dello scalo di Firenze, il Piano nazionale degli aeroporti, definito con il DPR n. 201 del 2015, configura il sistema aeroportuale Firenze-Pisa tra gli aeroporti strategici per il bacino di traffico centro-nord, essendosi realizzata la condizione della gestione unica integrata degli stessi. Le prospettive di sviluppo del bacino di traffico considerato portano a ritenere che il bacino di traffico del centro-nord possa generare una domanda di circa 27 milioni di passeggeri l'anno, all'orizzonte temporale del 2030, di cui circa 11-12 milioni riconducibili agli aeroporti toscani.

Anche in questo caso registriamo le tante perplessità sugli impatti dell'opera, soprattutto in relazione alle traiettorie di volo, molto vicine al centro storico di Firenze. Dunque, si rifletterà sulle giuste opere infrastrutturali da realizzare per consentire la migliore integrazione con lo scalo di Pisa. Voglio comunque rassicurare che gli approfondimenti in corso mirano proprio ad evitare lunghi contenziosi e spreco di risorse pubbliche, partendo dall'analisi costi-benefici di ogni singola opera, che, come più volte detto, è elemento basilare per ogni successiva azione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il deputato Toccafondi.

GABRIELE TOCCAFONDI (MISTO-CP-A-PS-A). Grazie, Presidente. Ringrazio il Ministro soprattutto dell'apertura al dialogo ai diversi livelli di governo, locale e regionale. Voi siete forza di Governo, maggioranza di Governo: siate responsabili. Firenze ha bisogno di infrastrutture, e non solo Firenze, ma il Paese intero. Ha bisogno, per esempio, dell'alta velocità. Firenze attualmente resta, anche rispetto alla risposta che ci ha dato, a un nodo, e non può rimanere un nodo. I nodi si saltano o si sciolgono; noi vogliamo che sia sciolto il nodo del tema dell'alta velocità fiorentina. Fate scelte

e fatele usando il buonsenso. Ho apprezzato alcuni aspetti e alcune aperture che lei ha fatto. Nel cosiddetto contratto di Governo non avete preso posizione.

Abbiate il coraggio di governare, ovvero di assumervi delle responsabilità, e chiedo a chi oggi è maggioranza di Governo di non trattare un territorio, in questo caso Firenze e la Toscana, come un nemico. Non agite in rappresaglia e ricordatevi sempre che chi è maggioranza non è sovrano assoluto. Se ci sono soluzioni migliorative, come lei ha auspicato, bene, siamo tutti contenti; basta non prendere delle decisioni con un “no” per partito preso, come il vostro MoVimento in questi anni su Firenze, sull’alta velocità, sull’aeroporto, sui rifiuti, sulla tramvia, ha fatto. Oggi lei ha usato toni e concetti diversi e differenti da quelli usati da esponenti del suo stesso partito in questi anni.

Bene, governare non è urlare, non è sbraitare, non è dire sempre e solo no, non è dare la colpa agli altri. Governare è avere buonsenso...

PRESIDENTE. Concluda.

GABRIELE TOCCAFONDI (MISTO-CP-A-PS-A). ...ragionevolezza e dare risposte concrete. Quello che ci aspettiamo, ma che oggi non abbiamo ancora ricevuto (*Applausi dei deputati del gruppo Misto-Civica Popolare-AP-PSI-Area Civica e di deputati dei gruppi Partito Democratico e Forza Italia-Berlusconi Presidente*).

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

PRESIDENTE. Il deputato Stumpo ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00023 (*Vedi l'allegato A*).

NICOLA STUMPO (LEU). Grazie, Presidente. Signor Ministro, stando a quanto si apprende dagli organi di stampa, il 10 giugno 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 persone; di queste 123 erano minori non accompagnati, undici bambini e sette donne incinte. Le 629 persone a bordo dell'*Aquarius* hanno ricevuto soccorso in mare in ben sei diverse operazioni di salvataggio, avvenute tutte sotto il coordinamento della Guardia costiera. Dopo aver recuperato le prime 229 persone, la Guardia costiera italiana ha chiesto all'*Aquarius* di accettare il trasferimento di altre persone che erano state soccorse sia da navi della Marina che dalla Guardia costiera nella giornata del 9 giugno, per un totale di 629, come abbiamo detto.

PRESIDENTE. Concluda, è un minuto.

NICOLA STUMPO (LEU). La nave *Aquarius* è rimasta a lungo a metà strada - mi avvio a concludere - tra Italia e Malta, prima di andare in Spagna, e la paventata chiusura dei porti può avvenire per motivi di sicurezza nazionale, e non certo per navi che possono essere in difficoltà. Vorremmo sapere 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 una disponibilità.

PRESIDENTE. Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, ha facoltà di rispondere.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente. Rispondo molto volentieri ai colleghi interroganti. Riepiloghiamo i fatti nella loro oggettività rispetto a talune ricostruzioni imprecise e spesso fantasiose che sono state diffuse in questi giorni nel dibattito pubblico. Dopo aver tratto in salvo i 629 migranti, la

Guardia costiera italiana, trovandosi nelle acque di responsabilità maltese, ha richiesto un porto di sbarco a La Valletta, trattandosi del porto più vicino e sicuro. Nel frattempo, analoga richiesta è stata effettuata anche per un porto di sbarco italiano. A questo proposito, si evidenzia che l'articolo 83 del codice della navigazione affida al Ministro interrogato il potere di limitare o vietare il transito o la sosta di navi mercantili nel mare territoriale per motivi di ordine pubblico. In mancanza dell'assenso del Ministro dell'Interno, competente in materia di ordine pubblico, non sarebbe stato possibile per la Guardia costiera dirigersi verso alcun porto italiano, neppure in quelli delle città i cui sindaci avevano offerto la disponibilità all'accesso.

Quanto allo svolgimento delle operazioni, preciso che durante la navigazione dell'*Aquarius* due motovedette della Guardia costiera con personale medico a bordo rimanevano in prossimità della stessa motonave, al fine di fornire assistenza, qualora necessario, e assicuravano la disponibilità delle autorità italiane a far sbarcare sul territorio nazionale le persone eventualmente bisognose di particolare attenzione e assistenza sanitaria, tra cui, in particolare, come da lei indicato, le sette donne in gravidanza; disponibilità che, però, è stata rifiutata. Le stesse motovedette e un rimorchiatore provvedevano poi al rifornimento di generi alimentari. Da questa ricostruzione dei fatti emerge chiaramente come non vi è stato alcun atto formale di chiusura dei porti italiani (*Commenti di deputati del gruppo Partito Democratico*). Ripeto, non c'è stato nessun atto di chiusura dei porti italiani, ma, piuttosto, si è raccolta la disponibilità manifestata all'apertura del porto di Valencia da parte del Governo spagnolo. È opportuno ribadire in questa sede come la Guardia costiera italiana, alla quale va il mio incondizionato plauso ed il mio riconoscimento, immagino quello di tutti gli italiani (*Applausi dei deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier*), abbia salvato negli ultimi quattro anni ben 600 mila vite umane, trovandosi quasi

sempre ad essere l'unica, e sottolineo l'unica, ad intervenire in questa o in quella area delicata del Mediterraneo. Speriamo che l'Europa non ci lasci ancora soli. Occorre condividere la responsabilità con gli altri Paesi europei, occorre che tutti i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo assumano la loro quota di dovere di solidarietà.

È fondamentale discutere della missione Frontex, ma anche aprire degli *hotspot* nei Paesi di transito dei migranti in accordo con i Paesi stessi (*Applausi dei deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Concluda.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti*. Ho tuttavia l'impressione che limitarsi a potenziare Frontex significherebbe non risolvere il problema della partenza dei barconi della morte, che continuerebbero a sbarcare sempre e solo in Italia. Bisogna andare sulla terraferma, sui Paesi di transito, e anche potenziare, in accordo con il Governo libico, il ruolo della loro Guardia costiera, perché, quando parte un barcone, le persone stanno già rischiando la loro vita (*Applausi dei deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Il deputato Stumpo ha facoltà di replicare.

NICOLA STUMPO (LEU). Grazie, Presidente. Devo dire che non sono per niente persuaso dalle sue parole, anzi, volevo dirle che, nonostante domenica si voti, la campagna elettorale è finita, dovrete iniziare a governare (*Commenti di deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier*). Anch'io mi unisco al plauso per la Guardia costiera e per quello che fa, non per quello che ha fatto e che potrebbe ancora fare il Governo. Prima di entrare nel merito, le cito due personalità che rappresentano questo nostro Paese. Il Presidente della Repubblica, che oggi ha detto chiaramente che bisogna avere spirito

di umanità, profondamente radicato nella nostra Costituzione (*Applausi dei deputati dei gruppi Liberi e Uguali e Partito Democratico*).

E poi il Papa, che dice che non è facile, ma i populismi non sono la soluzione. Vede, lei oggi è venuto a dirci il contrario di tutte le agenzie, di quello che abbiamo letto sulle agenzie di stampa e che gli uffici stampa del Governo hanno fatto in questi giorni. Hanno detto: abbiamo chiuso i porti. Pensavate di diventare famosi così? Avete soltanto messo a repentaglio la vita di 629 persone (*Applausi dei deputati dei gruppi Liberi e Uguali e Partito Democratico*). Questo è quello che avete fatto! Non venite a raccontare il resto, iniziate a governare e fatelo dentro quelle che sono le parole che oggi vi hanno ricordato il Papa prima, poi il Presidente della Repubblica, e che la civiltà ci dovrebbe imporre (*Applausi dei deputati del gruppo Liberi e Uguali*).

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

PRESIDENTE. La deputata Raffaella Paita ha facoltà di illustrare l'interrogazione Gribaudo ed altri n. 3-00024 (*Vedi l'allegato A*), di cui è cofirmataria.

RAFFAELLA PAITA (PD). Presidente, signor Ministro, la Torino-Lione è un collegamento internazionale del sistema Alta velocità/Alta capacità, per il quale nella scorsa legislatura sono state fatte importanti modifiche da parte dell'ex Ministro Delrio, che ne hanno dimezzato i costi come ha certificato l'Osservatorio. Il Terzo valico è il collegamento tra il più importante porto italiano e l'Europa: un'opera già realizzata al 40 per cento, senza la quale Genova e l'Italia sarebbero condannati all'isolamento. Ricordo che i porti liguri hanno avuto lo scorso anno una crescita molto superiore rispetto ai porti del Nord Europa. Su questi progetti - altro che sulle chiacchiere! - si misura la capacità di guardare al futuro di un Governo. Il PD è per un sistema

connesso, capace di creare crescita e di evitare l'isolamento nel Nord-ovest.

Ministro Toninelli, nel contratto di Governo avete utilizzato formule volutamente incomprensibili, nascondendovi dietro il tema della valutazione costi-benefici, che come è ovvio per opere già in corso è stata fatta, ed è un diritto degli italiani conoscere la vera opinione del Governo.

PRESIDENTE. Concluda.

RAFFAELLA PAITA (PD). Ministro, sulla chiusura dei porti, anche confermata dalla risposta precedentemente data, nonostante fosse una sua prerogativa il suo silenzio è stato imbarazzante. Sulle infrastrutture, almeno, riusciremo a capire la sua opinione? Il tempo degli slogan è finito, è il tempo del Governo; ed è suo dovere dire al Parlamento una voce chiara su opere strategiche per il territorio (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Toninelli, ha facoltà di rispondere.

DANILO TONINELLI, *Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti*. Presidente, rispondo molto volentieri anche a questa interrogazione.

Sul tema della realizzazione delle grandi opere ho avuto modo di esprimermi più volte in questi giorni del mio mandato. Ritengo infatti che la corretta definizione dei criteri di investimento in materia di infrastrutture costituisca un passaggio centrale nelle politiche di rilancio del sistema Paese. L'Italia, per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo, rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici commerciali, in particolare dal quadrante sudorientale: senza un'adeguata rete di trasporto non potremmo mai vedere riconosciuto il nostro naturale ruolo di leader di riferimento della logistica in Europa e nel Mediterraneo. I miei uffici sono già al lavoro sui singoli *dossier*, per un'attenta

analisi dei costi-benefici, per la valutazione della sostenibilità effettiva dal punto di vista economico, ambientale e sociale. Occorre infatti ripensare agli orientamenti in termini di spesa e di risorse, così come di utilità per i cittadini e le imprese, dando maggiore ascolto ai loro bisogni e alle esigenze del territorio, e non incentrando le priorità sull'interesse esclusivo di chi realizzerà le opere. In buona sostanza, il mio obiettivo è quello di riesaminare in tempi brevi le diverse grandi opere, per individuare quelle necessarie e buone per i cittadini, che dovranno quindi essere concluse, a partire ovviamente da quelle già iniziate. Per quelle invece non a vantaggio della popolazione, dovremo in un secondo momento analizzare e valutare nel dettaglio come agire: un processo del tutto analogo a quanto già svolto in altri Paesi europei, come ad esempio la Francia.

Con riguardo alla linea ad alta velocità Torino-Lione, riporto quanto sottoscritto nel contratto di Governo: “Ci impegniamo a ridiscutere integralmente il progetto nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia”. Ciò che è noto è che, su questa direttrice, non si sia verificato il previsto incremento dei traffici di merci che era il presupposto fondamentale dell'opera, come ha recentemente confermato anche il commissario di Governo. Per quanto riguarda il Terzo valico dei Giovi, ribadisco la linea già espressa: servono ulteriori valutazioni costi-benefici, e deve essere chiaro che le opere devono essere condivise con le istituzioni locali e con i cittadini, dando ampio risalto alla trasparenza. I cittadini devono sentirsi tutelati dall'azione di questo Governo. La politica del confronto e del *project review* hanno già dato prova di rappresentare efficaci strumenti di programmazione e valutazione delle scelte strategiche sul tema delle infrastrutture, consentendo di perfezionare i progetti e realizzare risparmi importanti, che è il nostro principale obiettivo. Nel concludere, confermo che le verifiche sono in corso e nelle prossime settimane inizieremo a dare i primi responsi (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento*

5 Stelle e di deputati del gruppo Lega-Salvini Premier).

PRESIDENTE. Il deputato Davide Gariglio, cofirmatario dell'interrogazione, ha facoltà di replicare.

DAVIDE GARIGLIO (PD). Presidente, noi siamo assolutamente insoddisfatti della risposta del Ministro. Innanzitutto il Ministro non ha chiarito se la valutazione avverrà per tutte le grandi opere, perché poi puntualizza sempre espressamente la questione sul Terzo valico e sulla Torino-Lione. La sindaca Appendino ha annunciato che lei, Ministro, entro due settimane dal 6 giugno avrebbe dato al comune di Torino un *dossier* sui costi-benefici della TAV: ma allora questo *dossier*, di cui ha parlato la Appendino, esiste oppure no?

Gli incarichi per le analisi che lei ha annunciato sono stati già assegnati, signor Ministro? E se sì, a chi sono stati assegnati? Con quale procedura di affidamento? È stata effettuata una procedura ad evidenza pubblica oppure, come nel caso della grande opera stadio di Roma, è stato incaricato un professionista di fiducia della vostra parte politica (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico - Commenti di deputati dei gruppi MoVimento 5 Stelle e Lega-Salvini Premier*). Con quali tempi verranno fatte queste valutazioni, signor Ministro? Con quali garanzie di trasparenza, valore a lei caro? Con quale garanzia di obiettività e di scientificità? All'analisi, signor Ministro, parteciperanno gli uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e della struttura tecnica di missione ivi insediata oppure no? Lei ha parlato di “miei uffici”: quelli sono i suoi uffici, signor Ministro! È a conoscenza, signor Ministro, che esiste un decreto legislativo, il n. 228 del 2011 in materia di valutazione degli investimenti relativi alle opere pubbliche? Le chiediamo: i commissari di Governo in carica e gli osservatori, ove esistenti, saranno coinvolti? E in attesa dei risultati di queste analisi, signor Ministro, che scelte saranno adottate sulla continuazione

dei lavori? Perché dalla sua risposta pare evidenziarsi che i lavori saranno sospesi, ma il Terzo valico è realizzato per il 40 per cento: cosa facciamo? Mezzo buco, signor Ministro (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*)? È consapevole che esistono degli accordi internazionali...

PRESIDENTE. Concluda.

DAVIDE GARIGLIO (PD). ...ad esempio con la Francia, che impongono, in caso di non realizzazione dell'opera, un pagamento di tutte le somme spese dall'Unione europea e dagli altri Stati? Lei è stato non il Ministro della trasparenza, è stato il Ministro della reticenza! Lo è stato sui porti, e lo è ora che non ci dà risposte (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Concluda.

DAVIDE GARIGLIO (PD). Non può più dire sempre no! Ora è al Governo, e ora deve darci risposte (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

(Intendimenti in merito alle politiche per contrastare la crisi demografica – n. 3-00025)

PRESIDENTE. Il deputato Ziello ha facoltà di illustrare la sua interrogazione n. 3-00025 (*Vedi l'allegato A*).

EDOARDO ZIELLO (LEGA). Presidente, premesso che la mancanza di giovani e la crescita percentuale di anziani e pensionati ha fatto lievitare le spese sanitarie e che quelle dei sistemi pensionistici sono sempre a ribasso; che per sopperire alla mancata crescita demografica le economie avanzate hanno aumentate le tasse e incrementato i costi praticando politiche di credito facile e a basso interesse, indebitando le famiglie in maniera vertiginosa; che la riduzione dei risparmi e la crescita del debito delle famiglie è più o meno simile in tutti

i Paesi avanzati che hanno adottato politiche di decrescita demografica; che 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); che 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 e che frena la ripresa economica e finirà con il determinare un pesante squilibrio generazionale;...

PRESIDENTE. Concluda

EDOARDO ZIELLO (LEGA). ...che è necessario conferire piena attuazione all'articolo 31 della Costituzione; interrogo per sapere quali politiche il Ministro intenda promuovere per contrastare la crisi demografica che attualmente attanaglia l'Italia (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Il Ministro per la Famiglia e le disabilità, Lorenzo Fontana, ha facoltà di rispondere.

LORENZO FONTANA, *Ministro per la Famiglia e le disabilità*. Presidente, ringrazio gli onorevoli interroganti. Come testimoniano gli ultimi dati ISTAT diffusi una settimana fa, nel 2017 si è verificato un nuovo record negativo: sono stati infatti iscritti all'anagrafe per nascita solo 458.151 bambini, l'ennesimo minimo storico dall'Unità d'Italia. A maggio di quest'anno lo stesso Istituto di statistica ha diffuso altri dati allarmanti: nel 2065, ovvero tra 47 anni, la popolazione italiana sarà pari a 54,1 milioni, con una flessione rispetto al 2017 di 6,5 milioni. Illustri economisti e demografi confermano l'inscindibile nesso tra crisi della natalità e crisi economica: il professor Ettore Gotti Tedeschi ha più volte affermato che, senza alcun dubbio, la crisi economica è originata dalla crisi demografica; il professor Carlo Cottarelli ha collocato proprio

il crollo demografico tra i sette vizi capitali che bloccano l'economia italiana; il professor Gian Carlo Blangiardo ha sottolineato, nel febbraio di quest'anno, come i dati riflettano una crisi demografica senza precedenti, con un'importanza pari alla crisi economica. Lo stesso Documento di Economia e finanza del 2017 conferma come la politica economica dell'Italia dei prossimi anni dovrà - cito testualmente - "vincere la sfida della crescita e della riduzione del debito pubblico in rapporto al PIL".

Questa sfida, conferma il DEF, è anche collegata alla questione demografica. La popolazione italiana è invecchiata, le nascite e il tasso di fecondità sono in calo.

Gli istituti del bonus bebè, del premio alla nascita, del bonus nido finanziati in questi ultimi anni, così come altri interventi in tema, ad esempio di voucher baby sitter e asili nido si sono rivelati, purtroppo, insufficienti; altri, come il caso della Carta famiglia, sono rimasti allo stato embrionale. Evidentemente, questi interventi non hanno sopperito alla mancanza di una programmazione strategica delle politiche familiari, ossia a una regia complessiva dell'azione di governo, capace di indirizzare e promuovere in modo sinergico le politiche volte al sostegno e al benessere della famiglia e al rilancio della natalità e di dare impulso a interventi selettivi in ogni ambito, in primis, quello economico, fiscale, del lavoro, della salute, dell'istruzione e della cultura, in raccordo con i Ministri competenti per le politiche settoriali e tenuto conto, anche, delle azioni promosse dalla medesima prospettiva dell'Unione europea.

La sfida di invertire il *trend* negativo da record che è in atto è improba e ne siamo consapevoli. Le politiche demografiche richiedono, infatti, sforzi considerevoli e gli effetti si misurano sul lungo periodo, ma il senso di responsabilità e l'attenzione al futuro dei nostri figli ci impongono di non guardare, ovviamente, agli appuntamenti elettorali, bensì ad orizzonti molto più ampi. L'articolo 18 del contratto di governo, come sicuramente sapete,

è interamente dedicato alle politiche familiari.

In sintesi, riteniamo fondamentale che la spinta alla demografia prenda le mosse da misure concrete, lungo le direttrici di un sistema *family friendly* che possa coniugarsi sul versante dell'imposizione diretta, con la realizzazione di una drastica semplificazione tributaria, che conferisca specifica valenza al reddito dei nuclei familiari e che possa, altresì, rendere meno onerosa l'imposizione indiretta con riferimento ai beni e servizi dell'infanzia.

PRESIDENTE. Concluda.

LORENZO FONTANA, *Ministro per la Famiglia e le disabilità*. Poi, una rete di sostegno all'assunzione delle responsabilità genitoriali, profondamente razionalizzata, un sistema di integrazione degli interventi di promozione della natalità e di sostegno alla maternità e alla paternità, agendo sia sul versante ordinamentale, sia sul piano del rafforzamento dei sussidi e delle agevolazioni a sostegno della genitorialità. Le priorità da adottare saranno modulate sulla base delle esigenze concrete riscontrate, attraverso un costante confronto con il mondo delle associazioni e delle storie di vita vissuta. Siamo, inoltre, impegnati in un'opera di condivisione delle buone prassi da mettere in atto nell'ambito della famiglia anche a livello internazionale...

PRESIDENTE. Ministro, deve concludere.

LORENZO FONTANA, *Ministro per la Famiglia e le disabilità*. Per riuscire in questa impresa, siamo consapevoli che sia necessario uno sforzo corale e il coinvolgimento di tutti gli attori istituzionali, delle forze sociali e dell'universo del terzo settore. È chiaro che, come Governo, anche sul versante della disabilità staremo attenti, perché molto spesso sulle famiglie c'è anche il problema della disabilità e, quindi, da questo punto di vista, stiamo già agendo, con tutte le associazioni di categoria, per trovare e fare in modo che il *welfare* familiare sia a sostegno anche delle

politiche per la disabilità (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Il deputato Ziello ha facoltà di replicare.

EDOARDO ZIELLO (LEGA). Grazie, Presidente, grazie, Ministro. A seguito della replica del Ministro Fontana non posso che ritenermi estremamente soddisfatto, sia perché ho constatato che una delle nostre promesse elettorali è stata mantenuta e attuata, ovvero la costituzione di un Ministero totalmente dedicato alla tutela della famiglia e alla sua difesa e, anche e soprattutto, per avere udito, finalmente, in quest’Aula, un Ministro che parla di come incentivare la crescita e di come sviluppare la natalità che, ormai, registra un tracollo inesorabile; un tracollo inesorabile per colpa, purtroppo, anche, signor Ministro, della politica del Governo che l’ha preceduta. Un Governo che per cercare di compensare quel *gap* demografico, rispetto alle nascite e alle morti, ha pensato bene, al posto di incentivare nuove nascite e di aiutare le famiglie italiane magari in difficoltà economica a fare più figli, di fare entrare in Italia migliaia e migliaia di immigrati (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

Quindi, a seguito di quanto lei ha detto, mi viene da dire che finalmente l’Italia ha un Esecutivo a tutela delle famiglie italiane e che, soprattutto, tra i suoi obiettivi ha quello di garantire un futuro di prosperità alle migliaia e migliaia di giovani coetanei, come il sottoscritto, che, magari, vogliono dare la vita a tanti figli, ma che purtroppo ci rinunciano, perché lo Stato attualmente glielo impedisce.

Quindi, convintamente, le comunico che il gruppo della Lega la sosterrà in questa, non azione, ma impresa politica di difficile conduzione, ma siamo sicuri che lei riuscirà a portare a compimento tutti gli obiettivi che si è posto, facendo tornare la nostra nazione ad essere un Paese che cresce e che, soprattutto, mette al mondo tanti figli (*Applausi dei deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*

- *Congratulazioni*). Buon lavoro, Ministro, grazie, Presidente.

(Iniziativa, anche normativa, volte alla bonifica dei siti inquinati, con particolare attenzione agli interventi relativi alla “Terra dei fuochi” – n. 3-00026)

PRESIDENTE. Il deputato D’Ippolito ha facoltà di illustrare l’interrogazione Vignaroli ed altri n. 3-00026 (*Vedi l’allegato A*), di cui è cofirmatario.

GIUSEPPE D’IPPOLITO (M5S). Grazie, Presidente; stimato Ministro, come è noto il nostro Paese si è dotato di una specifica legislazione ambientale, con notevole ritardo rispetto alle prime sollecitazioni normative provenienti dall’Unione Europea. Registriamo, però e purtroppo, che le organizzazioni criminali si sono specializzate, specialmente in certe aree d’Italia, nel fornire a imprenditori senza scrupoli comode scorciatoie per disfarsi dei rifiuti, ampliando la corruzione, inquinando terreni e territori, acque ed economie, creando morte e luoghi di morte silenziosa. Così come non possiamo dimenticare che su tutto il territorio nazionale vi sono numerose altre zone ad alta compromissione ambientale, zone con discariche abusive, percolazioni, roghi, fumi tossici, contaminazioni delle falde acquifere che mettono in pericolo la salute dei cittadini, la qualità dell’ambiente e la fiducia della comunità verso lo Stato.

Le chiediamo, allora, se tra le sue priorità vi sia la prosecuzione degli interventi in favore della Terra dei fuochi e delle altre aree egualmente compromesse, nonché come voglia agevolare le bonifiche dei siti inquinati e la salvaguardia della qualità delle acque (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Il Ministro dell’Ambiente e della tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, ha facoltà di rispondere.

SERGIO COSTA, *Ministro dell’Ambiente e*

della tutela del territorio e del mare. Grazie, Presidente. Confermo la mia volontà piena, assoluta, in qualità di Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare di sviluppare e di costruire nuovi interventi in favore della Terra dei fuochi e delle terre dei fuochi che attraversano il nostro Paese e che sono in quella fase di sofferenza a cui lei faceva riferimento, perché quei rifiuti non debbano mai più finire seppelliti o incendiati, perché abbiano un fine vita completamente diverso e previsto dalla legge, ma non certamente illecito. In questo senso, oltre che con interventi programmatici, intendo ricorrere al più presto, se possibile, lo stiamo verificando, agli atti normativi anche d'urgenza, e in ogni caso con ogni possibilità di intervento, a favore di quei cittadini.

Da subito, posso affermare che vi sono due regolamenti che già da dodici anni andavamo emanati; il primo è il Regolamento per le bonifiche dei suoli agricoli a rischio, lo emanerò nelle prossime settimane, e il secondo, quello sulle acque irrigue, quindi ad uso agricolo, è già stato avviato ed è a buon punto di lavorazione, per dare delle risposte chiare al territorio e anche a quelle zone agresti e rurali che sono state aggredite da chi illecitamente gestisce i rifiuti. Noi non ci possiamo permettere più, come Paese Italia, che il sistema rifiuti sia un sistema che percorra strade assolutamente illecite, lo dico da Ministro, ma anche per ciò che ho fatto in questi anni, da generale dell'Arma dei carabinieri (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle e di deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. Il deputato Stefano Vignaroli ha facoltà di replicare.

STEFANO VIGNAROLI (M5S). Grazie, Ministro, chi più di lei ha credibilità per affrontare, visti la sua storia e il suo curriculum, un problema così complesso? Mi ricordo, è stato un piacere quando con la Commissione ecomafia siamo venuti nella Terra dei fuochi e abbiamo avuto il piacere di lavorare insieme,

però, appunto, abbiamo tante realtà diverse, tante terre dei fuochi, troppi cittadini che si sentono abbandonati dallo Stato e sentono la propria salute minacciata.

Io vivo una realtà come Malagrotta, ma gli esempi sono tanti, mi viene in mente, per esempio nel Veneto, l'inquinamento di Pfas; troppi sono i siti inquinati di aziende che vengono, producono e poi scappano via, lasciando disoccupazione e inquinamento, senza pagare, imprese che hanno magari delle fidejussioni, delle garanzie finanziarie che sono in Paesi esteri e non vengono poi escusse. Quindi, in tema di bonifiche, ben venga, procediamo in senso spedito, facciamo una mappatura. Noi abbiamo diverse proposte di legge, anche per snellire alcune procedure, mi vengono in mente dei doppioni di procedure tra provincia ed ARPA. E poi la questione roghi: già nel 2015 cominciai a denunciare alcuni impianti di smaltimento degli scarti delle plastiche, da allora centinaia di impianti. E poi i campi rom, perché sono il terminale di un sistema che vede come protagoniste aziende in nero e cittadini, magari, con utenze fantasma: solo a Roma ne abbiamo trovate 48 mila. I comuni da soli non ce la possono fare. Quindi, controllo, repressioni e garanzie, ma soprattutto anche prevenzione; è un nostro cavallo di battaglia, del MoVimento 5 stelle, facciamo troppi rifiuti. Il sistema produttivo fa fatica anche a recepire una semplice legge come quella del vuoto a rendere, le imprese devono adottare tutte le maggiori tecniche a disposizione. Quindi, buon lavoro, signor Ministro, noi con la Commissione ambiente siamo qui e siamo pronti ad accettare questa nuova sfida (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle e di deputati del gruppo Lega-Salvini Premier*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata.

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del Regolamento, i deputati D'Incà, Gregorio Fontana, Gelmini, Guidesi, Liuzzi, Manzato, Micillo, Rixi, Spadafora, Tofalo, Valente e Raffaele Volpi sono in missione a decorrere dalla ripresa pomeridiana della seduta. I deputati in missione sono complessivamente cinquantadue, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Interventi di fine seduta (ore 15,52).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Fragomeli. Ne ha facoltà.

GIAN MARIO FRAGOMELI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, intervengo oggi per ricordare la figura di Mario Tentori, sindaco del comune di Barzago per quattro mandati, dal 1995 al 2004 e dal 2009 ad oggi, un piccolo paesello della Brianza lecchese, come lui amava definirlo. Si è sempre contraddistinto per determinazione, generosità e passione, dedicandosi per una vita intera al servizio della propria comunità. Il suo impegno inizia presto, fin dagli anni Settanta, con l'apertura della sezione del PC del suo comune, luogo non solo di discussione politica, ma trasformato nel dopolavoro di un centro assistenza fiscale per le persone più semplici e senza mezzi. Già sindacalista della CGIL, il suo operato prosegue poi per tanti anni, prima nel PDS e poi nel PD. Uomo di grandi ideali, autorevole e coerente, ma che sapeva coniugare alla politica valoriale un'insaziabile curiosità, intesa come uno strumento di ricerca per conoscere e comprendere nella quotidianità i bisogni dei propri concittadini.

E permettetemi, se alle ultime elezioni amministrative il Partito Democratico ha tenuto oltre le aspettative, in parte lo dobbiamo all'attaccamento e vicinanza alla propria comunità di sindaci come Mario Tentori. Alle figlie Veronica, nostra collega deputata nella XVII legislatura, a Serena e all'amata moglie

Nicoletta, vanno la nostra vicinanza e il nostro affetto. A te, Mario, il nostro grazie di cuore per tutto quello che hai fatto (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Delmastro Delle Vedove. Ne ha facoltà.

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). Grazie, Presidente. Onorevoli colleghi, la scorsa settimana la prefettura di Biella ha concluso il bando per l'assegnazione dei punteggi per la cosiddetta accoglienza in Italia. Ha vinto Versoprobo, una cooperativa che lo scorso anno era stata sanzionata per aver utilizzato i migranti come lavoratori in nero per costruire, ironia della sorte, un altro centro per migranti.

Una situazione, Presidente, aberrante, a tratti inquietante, che ci racconta, a questo punto, per chi siano per davvero una risorsa boldriniana, i migranti, ovvero sia per quel sistema delle cooperative che ha costruito un *business* aberrante e senza controlli. Allora, tutto è da rifare, ma proprio tutto è da rifare, da rivedere e da rivoltare come un calzino, in ordine al sistema dell'accoglienza. È il caso di dire, per mutuare una frase recentemente entrata in voga nel dibattito politico, che la pacchia è finita, ma deve essere finita per gli scafisti, per i migranti, per quelle ONG vicine, troppo vicine, troppo vicine agli scafisti...

PRESIDENTE. Usi dei termini adeguati a persone che migrano, non fanno "pacchia" (*Applausi di deputati del gruppo Partito Democratico*)!

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). Termino - non ho capito neanche cosa dice - la pacchia deve essere finita anche per quelle cooperative dell'accoglienza, per quel torbido sottobosco di interessi, per i quali è necessaria un'opera di moralizzazione. Non è possibile che in Italia vinca un bando della Prefettura una cooperativa che

utilizza i migranti come lavoratori in nero (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*), perché qua si getta la maschera e si racconta che le cooperative in Italia fanno del professionismo della solidarietà, ma, quando gettano la maschera, mostrano il loro vero volto, quello degli schiavisti.

Allora io credo di poter chiedere a questo Governo, a nome di Fratelli d'Italia, che venga fermato il *business* dei professionisti, che venga moralizzata la spesa pubblica, che si lavori per dare più potere ai prefetti, per dire che in Italia una cooperativa o un'associazione che abbia compiuto clamorose irregolarità nella gestione dei migranti non possa più partecipare ai bandi, non che li vinca con il massimo dei punteggi, perché così noi vogliamo che vengano spesi i sempre più - spero - residui soldi sui migranti. E aggiungo una cosa: abbiamo dato una serie di cazzotti ad un'Europa che non ci ha voluto...

PRESIDENTE. Concluda.

ANDREA DELMASTRO DELLE VEDOVE (FDI). Termino... molto bene. Io spero che arrivino anche due fendenti di legalità ben assestati sul volto di questo mondo delle cooperative, che, mi auguro, voi vogliate decespugliare (*Applausi dei deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Cenni. Ne ha facoltà.

SUSANNA CENNI (PD). Grazie, Presidente. Presidente, colleghi, da oltre dieci mesi i lavoratori licenziati della Tmm, azienda dell'indotto Piaggio, specializzata nella produzione di marmitte sono impegnati in un presidio per la difesa del loro posto di lavoro. Sulla questione ho depositato, il 7 maggio scorso, insieme ai colleghi Ciampi e Ceccanti, una interrogazione, di cui auspico di ottenere presto sollecita risposta, ma qualche giorno fa è avvenuto un fatto, Presidente, di una gravità inaudita. Ai ventisei lavoratori in presidio e al segretario della Fiom di Pisa è stato

trasmesso un atto di citazione del tribunale, depositato dai legali del liquidatore di Tmm, che chiede ai medesimi quasi un milione di euro di danni per aver impedito l'accesso allo stabilimento per portar via i macchinari; lo stesso liquidatore che nel gennaio scorso aveva minacciato di pagare gli stipendi arretrati solo ai lavoratori che non partecipavano al presidio. I lavoratori in questi mesi hanno, con pacatezza e determinazione, presidiato in una tenda all'esterno dell'azienda, azienda chiusa con lucchetti dalla proprietà, proprietà che, persa la commessa, ha abbandonato lavoratori e produzione.

L'atto di citazione io credo che sia davvero gravissimo, forse senza precedenti, un attacco al diritto sacrosanto di difendere il posto di lavoro, un atto che non credo di ritenere esagerato nel definire intimidatorio. Già ci sono state importanti prese di posizione pubblica da parte del sindaco di Pontedera, Simone Millozzi, del Presidente della regione Toscana, Enrico Rossi, e di molte forze politiche: tutti hanno richiesto il ritiro di questo atto ed espresso un forte appoggio ai lavoratori, che, per dieci mesi, non hanno mai smesso né di lottare, né di muoversi per provare a costruire una prospettiva nuova, per esempio con la nascita di una cooperativa. Suo tramite, Presidente, vorrei chiedere al Governo di attivarsi per fare altrettanto, per chiedere il ritiro di questo grave atto, anche perché io lo ritengo un atto necessario per ricordare che l'Italia è una Repubblica fondata sul lavoro, mentre la prepotenza non può essere accettata, mai (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Pettarin. Ne ha facoltà.

GUIDO GERMANO PETTARIN (FI). Grazie Presidente, onorevoli colleghi e colleghe e rappresentanti del Governo, intervengo per portare la Camera a conoscenza di un fatto increscioso: sul quotidiano *Il Piccolo*, edizione di Gorizia, dello scorso 15 giugno, è apparso un articolino dal titolo importante, il titolo recita:

L'Anpi all'attacco di Ziberna: "Le foibe colpa del fascismo".

Il tema è il ricordo del 12 giugno del 1945 e della liberazione di Gorizia e Trieste dalle truppe titine. La tematica, che viene portata dalla Presidenza dell'Anpi di Gorizia, è una tematica di carattere inaccettabile. La Presidente dell'Anpi di Gorizia ritiene che quanto accaduto debba essere compreso, perché - recito testualmente - "tutto avvenne a causa della guerra scellerata che aveva voluto il fascismo".

Non è pensabile che, a settant'anni di distanza, con gli archivi ancora secretati, con centinaia di goriziani che all'epoca scomparvero, con famiglie che ancora oggi attendono di sapere dove i loro cari sono stati precipitati, vi sia chiunque che possa pensare che le atrocità vadano comprese. Le atrocità non vanno comprese, vanno condannate sempre, così come ogni forma di giustificazionismo (*Applausi dei deputati del gruppo Forza Italia-Berlusconi Presidente e di deputati del gruppo Fratelli d'Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Grippa. Ne ha facoltà.

CARMELA GRIPPA (M5S). Signor Presidente, onorevoli colleghi, voglio portare a conoscenza di quest'Aula che, nella mia regione, l'Abruzzo, stiamo assistendo a una crisi industriale senza precedenti, frutto delle pessime scelte dei Governi che si sono succeduti sino a oggi e che sta coinvolgendo colossi aziendali come la Pilkington e la Honeywell. Proprio su quest'ultima multinazionale dei turbocompressori è in atto uno scontro tra lavoratori e vertici aziendali che, seppur alla ricerca di nuovi progetti di reindustrializzazione, si sono visti costretti ad inviare lettere di licenziamento ai dipendenti. Una grave situazione questa, causata anche dalla decisione del precedente Governo Gentiloni, che ha pensato bene di non prorogare la cassa integrazione per 430 lavoratori, ma che, indegnamente, era stata

addebitata al nostro Ministro e Vicepresidente di questo Governo, Luigi Di Maio.

Tengo a dire, signor Presidente, che ci sono modi e modi di affrontare le crisi delle nostre industrie e, infatti, dopo il vertice della scorsa settimana tenutosi presso il MISE per discutere della vertenza, proprio il nostro Ministro Di Maio ha chiesto di incontrare direttamente i vertici americani del colosso industriale, per aver più chiaro il quadro della complessa vicenda e trovare tutte le possibili soluzioni al problema, tutto per evitare ulteriori lungaggini interlocutive con i dirigenti aziendali in Italia, tanto che l'iniziativa ha ricevuto il plauso della FIOM-CGIL, tramite il suo segretario Davide Labbrozzi, che ha fatto pervenire apprezzamenti per il lavoro che si sta svolgendo al tavolo ministeriale.

So che il tempo a disposizione è poco...

PRESIDENTE. Concluda, è finito.

CARMELA GRIPPA (M5S). Voglio, perciò, ribadire il mio impegno per questa importante realtà industriale del mio territorio e seguire le trattative sui piani di reindustrializzazione in corso e sulle altre manifestazioni di interesse che sono pervenute negli ultimi giorni. Così si fa quando si vuole andare in fondo alla questione per salvare le vite professionali, ma *in primis* umane, dei lavoratori e dei loro familiari. Il nostro Governo farà tutto il possibile per cambiare le sorti delle vite di questi lavoratori ed è al lavoro per offrire soluzioni concrete, senza *slogan* come eravamo abituati fino al voto del 4 marzo (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Azzolina. Ne ha facoltà.

LUCIA AZZOLINA (M5S). Signor Presidente della Camera, onorevoli colleghi e colleghe, in questi ultimi mesi abbiamo assistito a diversi episodi di violenza, psicologica e fisica, le cui vittime sono state i docenti. Gli episodi di bullismo, difatti, non riguardano

soltanto studenti contro studenti, ma anche studenti e genitori contro insegnanti. Penso che, prima di prevedere sanzioni all'interno dei regolamenti scolastici, bisogna ripartire dall'*incipit*, dal riconoscimento sociale e autorevole che deve avere la classe docente in questo Paese e che sembra quasi tutti abbiano fatto cadere nell'oblio. Il lavoro dei docenti non può essere castrante e defatigante. Il rispetto e la gratitudine verso una classe di persone che costruisce il futuro dell'Italia non possono essere più tenute sottobanco. In relazione agli episodi di violenza perpetrati sui docenti, una dirigente scolastica di Bari ha ricordato che tutti noi, tutti i docenti sono pubblici ufficiali e il Ministro Marco Bussetti ha recentemente dichiarato che, in ogni procedimento attivato con querela, il Ministero potrà costituirsi finalmente parte civile. La costruzione di un sentimento socialmente diffuso di critica distruttiva nei confronti degli insegnanti è da ascrivere a una strategia, a mio avviso, molto più ampia, che ha avuto come fine probabilmente il tentativo di limitare le capacità critiche degli individui, per renderli più manipolabili. Concludo, allora. Deve essere invertita la rotta. Oggi, primo giorno degli esami di maturità, il mio pensiero va non solo agli studenti, ai quali auguro un futuro luminoso, ma a tutti i docenti che quest'anno sono finiti in ospedale, a tutti quelli che hanno lottato per una scuola migliore e ne hanno pagato le conseguenze in prima persona; a loro, e a tutti gli altri, va il mio personale ringraziamento (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Davide Zanichelli. Ne ha facoltà.

DAVIDE ZANICHELLI (M5S). Presidente, colleghi deputati, mi preme portare alla vostra attenzione la situazione travagliata in cui si trova l'azienda Tecno, di Gualtieri, in provincia di Reggio Emilia, dove i lavoratori ormai dal 4 giugno sono costantemente in presidio permanente davanti ai cancelli dello

stabilimento per salvaguardare i loro posti di lavoro. A rischio ci sono ben 300 famiglie e tutto l'indotto. La loro mobilitazione è atta a sensibilizzare la situazione di stallo in cui versa l'azienda, gravata da una crisi di liquidità che ha fermato la produzione, bloccando il pagamento dei fornitori e tutta l'attività, nonostante ci siano circa sei milioni di euro di ordini, che rimarrebbero, in questo modo, inevasi.

Tale crisi è conseguenza dello stallo delle trattative per il passaggio totale della proprietà all'imprenditore italo-iraniano Abdolrahim, già titolare del 50 per cento del capitale azionario, che però ha richiesto ancora altre 4-6 settimane per giungere a una soluzione definitiva; ma è un'attesa troppo lunga, che rischia di soffocare la situazione aziendale e il portafoglio clienti, specialmente in vista dell'estate. Urge, quindi, che i due soci della Tecno concludano in fretta le negoziazioni di passaggio delle quote, perché il tempo è un fattore determinante e non si può tergiversare quando in ballo ci sono 300 famiglie.

Ho fatto visita al presidio dei lavoratori già ben due volte, l'8 e il 18 giugno, e ho avuto modo di parlare direttamente con molti di loro, prendendo accurate informazioni sugli sviluppi di una crisi che va avanti da troppo tempo, ma, al contempo, esprimendo loro solidarietà e interesse per la questione da parte del nostro Parlamento.

Siamo fiduciosi che il Ministro dello Sviluppo economico avvierà un tavolo tecnico, al quale ho preso personalmente l'impegno di partecipare agli incontri, come auspicio la partecipazione di altri parlamentari, di maggioranza e opposizione.

Da ultimo, Presidente, ci tengo a precisare che non possiamo permetterci di abbandonare quei lavoratori e quelle famiglie, che chiedono che la loro situazione venga portata alla massima attenzione affinché venga sbloccata (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare la deputata Villani. Ne ha facoltà.

VIRGINIA VILLANI (M5S). Presidente, onorevoli colleghi, nei giorni scorsi Franca Principe, la dirigente scolastica dell'Istituto di istruzione superiore Carlo Pisacane, di Sapri, è stata condannata dal tribunale di Lagonegro a un mese di detenzione e a 15 mila euro di risarcimento danni per un incidente occorso a uno studente nel luglio 2011.

Pur rispettando le determinazioni della magistratura giudicante, auspichiamo che la questione della dirigente Principe possa favorire l'apertura di un dibattito serio e approfondito sul tema della sicurezza nelle scuole, già avviato, del resto, anche in questa sede, nella passata legislatura. Riteniamo che la gestione della sicurezza nelle scuole, così come disciplinata dalle normative vigenti, configuri in capo ai dirigenti scolastici un ulteriore gravame di responsabilità, reso ancora più pesante, vista la disastrosa situazione degli edifici scolastici nel nostro Paese.

Il decreto legislativo n. 81 del 2008 deve essere rivisto, laddove, all'articolo 18, vede il dirigente scolastico come unico responsabile della sicurezza in quanto datore di lavoro. Il dirigente scolastico non è nelle condizioni oggettive di adempiere da solo al compito della prevenzione dei rischi, in quanto la scuola non è proprietaria della struttura e non dispone delle risorse finanziarie necessarie a realizzare la manutenzione degli edifici e la formazione del personale. Intanto, nelle nostre scuole continuano gli incidenti e manca spesso anche la realizzazione delle misure minime di manutenzione ordinaria.

Sollecitiamo, in questa sede, la riapertura in tempi brevi di un tavolo di lavoro con la presenza delle associazioni professionali dei dirigenti scolastici e delle organizzazioni sindacali, e dei parlamentari delle competenti Commissioni di Camera e Senato, perché si possa pervenire a una proposta di modifica delle norme sulla sicurezza, garantendo ai nostri alunni e a tutti gli operatori della scuola condizioni più adeguate di lavoro e, soprattutto, intervenendo nella parte in cui attribuiscono

ai dirigenti scolastici la qualifica di datore di lavoro e la responsabilità diretta nella gestione della sicurezza delle nostre scuole (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il deputato Cillis, al quale ricordo che ha a disposizione un minuto, non due. Ne ha facoltà.

LUCIANO CILLIS (M5S). Signor Presidente, onorevoli colleghi, è di ieri la notizia dell'inchiesta della testata giornalistica TV 2000 che ha riportato di nuovo alle cronache una triste ed ormai vecchia vicenda che riguarda la Materit, un'azienda che produceva manufatti in amianto nella zona industriale della Val Basento, nel comune di Ferrandina, Matera, azienda che ha cessato la sua produzione nel 1989 a causa dell'intervento dei carabinieri del NOE. Il sito ad oggi è ancora in attesa di interventi ed è uno dei siti di interesse nazionale da bonificare.

Nell'aprile del 2014, la regione Basilicata ha approvato un progetto preliminare e i documenti per l'appalto della messa in sicurezza e la bonifica del sito per un importo complessivo di 3,7 milioni di euro. Il sito, nel 2016, è stato anche oggetto della visita della Commissione d'inchiesta del Senato su infortuni e malattie professionali.

PRESIDENTE. Concluda.

LUCIANO CILLIS (M5S). Bisogna a questo punto impegnarsi seriamente per far sì che la situazione di degrado in cui si trova questo sito di interesse nazionale possa aver fine, in modo tale che la popolazione che insiste su quel territorio possa avere un giusto esito ed un ambiente tutelato (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Ricordo che domani, giovedì 21 giugno, alle ore 14,30, è convocato il Parlamento in seduta comune per l'elezione di un giudice della Corte costituzionale. La chiama avrà inizio dai senatori.

Sospendo a questo punto la seduta, che riprenderà al termine della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, convocata per le ore 16,30 di oggi.

La seduta, sospesa alle 16,10, è ripresa alle 17,27.

PRESIDENZA DEL
VICEPRESIDENTE ETTORE ROSATO

**Modifica nella composizione
della Giunta per il Regolamento.**

PRESIDENTE. Comunico che il Presidente della Camera ha chiamato la deputata Simona Bordonali a far parte della Giunta per il Regolamento, ai sensi dell'articolo 16, comma 1, del Regolamento, in sostituzione del deputato Guido Guidesi, entrato a far parte del Governo.

Sospendo brevemente la seduta, chiedo scusa.

La seduta, sospesa alle 17,28, è ripresa alle 17,30.

**Annunzio delle dimissioni
di Segretari di Presidenza.**

PRESIDENTE. Comunico che il Segretario di Presidenza della Camera, onorevole Carlo Sibilia, in data odierna, ha inviato al Presidente della Camera la seguente lettera: "Gentile Presidente, le comunico le mie dimissioni da Segretario di Presidenza, a seguito della sopraggiunta nomina da Sottosegretario di Stato al Ministero dell'Interno. Con i migliori saluti. Firmato: onorevole Carlo Sibilia".

Comunico che il Segretario di Presidenza della Camera, onorevole Vincenzo Spadafora, in data odierna, ha inviato al Presidente della Camera la seguente lettera: "Illustre Presidente, a seguito della mia nomina a Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, alle Pari Opportunità e ai Giovani, con la presente rassegno le mie dimissioni dall'incarico di Segretario di Presidenza, con

effetto immediato. Cordiali saluti. Firmato: Vincenzo Spadafora".

Sui lavori dell'Assemblea.

PRESIDENTE. Comunico che, secondo quanto convenuto nel corso dell'odierna riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo, martedì prossimo, 26 giugno, alle ore 10, avrà luogo la votazione per l'elezione di tre Segretari di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 8, del Regolamento.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Baldelli. Ne ha facoltà. Su che cosa?

SIMONE BALDELLI (FI). Grazie, Presidente. In relazione alle dimissioni dei due sottosegretari. La Conferenza dei capigruppo, come lei ha testé annunciato, ha fissato, anche grazie all'intervento di buonsenso del Presidente Fico, per martedì prossimo, le elezioni che dovranno supplire al subentro dei Segretari di Presidenza che hanno raggiunto incarichi di governo e che si sono dimessi. È una questione di rispetto del Parlamento e, anche, forse, Presidente, di riflessi; io mi domando: è possibile che i due sottosegretari del Movimento 5 Stelle ci abbiano messo una settimana per accorgersi di essere diventati sottosegretari? Il collega sottosegretario Volpi ci ha messo molto di meno e ha dato nell'immediatezza del suo giuramento da sottosegretario le dimissioni dall'incarico.

Ora, Presidente, già avevamo fatto presente la questione in relazione alla nomina a Ministri dei colleghi Fraccaro e Fontana, però noi crediamo che ci sia un'incompatibilità funzionale tra il ruolo di componente dell'Ufficio di Presidenza e i ruoli di Governo e, in questo caso, una settimana di ritardo, io credo che sia un fatto che debba essere stigmatizzato, a meno che non sia proprio un problema di presa d'atto, ma, insomma, ecco,

al di là delle battute, una settimana per dare le dimissioni dall'Ufficio di Presidenza è un qualcosa di intollerabile. Infatti, crediamo che si debba arrivare in qualche misura alla presa d'atto di un automatismo per un'incompatibilità che è funzionale, si tratta di sottosegretari che sono già in carica, nel pieno delle loro funzioni; i loro colleghi intervengono in Aula, danno i pareri sugli emendamenti; non possono essere più componenti dell'Ufficio di Presidenza. Abbiamo aspettato una settimana e si è evitata, in capigruppo, una forzatura ai danni dell'economia dei lavori parlamentari e con il disaccordo dell'opposizione, grazie al fatto che il Presidente Fico ha voluto, con un certo buonsenso, trovare un punto di caduta che salvaguardasse le posizioni dell'opposizione, perché il ritardo con il quale i sottosegretari si sono dimessi, non ha giustificazione alcuna.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Borghi, immagino sullo stesso tema, così rispondo a entrambi. Prego, ne ha facoltà.

ENRICO BORGHI (PD). Grazie, signor Presidente, credo sia giusto che l'Aula venga messa a conoscenza di quanto è avvenuto nella Conferenza dei capigruppo che è già stato riassunto, in parte, dal collega che mi ha preceduto, ma su cui è opportuno anche fare un passaggio di carattere politico. Signor Presidente, la costituzione di questi organi, a cui si è fatto riferimento nella Conferenza dei capigruppo, è una costituzione di organi di garanzia. Le forze di maggioranza di questo Parlamento, per la prima volta, hanno costituito con una forzatura politica questi organi di garanzia all'inizio di questa legislatura, escludendo la principale forza di opposizione, cioè il Partito Democratico, dopodiché hanno dato vita ad una lunga teoria di discussioni sulla composizione del Governo che ci ha fatto perdere tre mesi, dopodiché si sono dimenticati di dare le dimissioni per una settimana e, oggi, ci troviamo nella condizione per la quale si convoca all'istante, *ad horas*,

la Conferenza dei capigruppo, quasi che ci fosse una dichiarazione di guerra imminente in arrivo, quasi per addossare la responsabilità di tutta questa operazione alle minoranze e alle opposizioni. Questo è un tema che noi vogliamo stigmatizzare, rilanciando, anche in questa sede, al senso di responsabilità delle forze politiche, perché se sono organi di garanzia, questi, nelle forme e nei contenuti, devono vedere la presenza di tutte le forze in questo Parlamento rappresentate.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Fornaro, immagino sullo stesso tema. Ne ha facoltà.

FEDERICO FORNARO (LEU). Credo sia corretto che l'Aula sia messa a conoscenza dell'andamento della capigruppo e mi associo, innanzitutto, alle osservazioni del collega Baldelli sulla correttezza del comportamento del Presidente Fico, che ha trovato una soluzione di ragionevolezza.

Devo dire che ho trovato abbastanza surreale tutta la discussione – l'ho detto ai capigruppo e non ho difficoltà a ripeterlo in questa sede – perché, ad un certo punto, ci siamo trovati di fronte a un'accelerazione rispetto al calendario dei lavori – colgo l'occasione anche qui, dell'Aula, per 30 secondi: non è il tema di non voler lavorare, è il tema di programmare i lavori perché il lavoro del parlamentare – lo ripeterò fino alla nausea – non è soltanto quello dell'Aula, è anche quello sui territori, e il lunedì e il venerdì, per esempio, sono giornate in cui ci si organizza un lavoro di rappresentanza sui territori, di ascolto anche dei territori. E, quindi, ci siamo ritrovati in questa situazione surreale per cui i due colleghi – cui faccio gli auguri di buon lavoro – che sono diventati sottosegretari, in rappresentanza del MoVimento 5 Stelle, nel Governo Conte hanno aspettato una settimana prima di dimettersi, una dimissione assolutamente automatica e naturale e, quindi, di fronte a questo credo che in questo caso bisogna stigmatizzare e soprattutto stigmatizzare il fatto che da un lato

lo stesso gruppo che ha, nella sua completezza, la responsabilità di coordinare questo tipo di lavoro ha prodotto questo ritardo, al tempo stesso è lo stesso gruppo che ha chiesto un'accelerazione innaturale e credo che alla fine... Poi, si sono fatti dei ragionamenti e devo dire, da parte dell'opposizione, anche delle proposte per cercare di tenere insieme le diverse esigenze e poi, alla fine, il Presidente credo abbia trovato una soluzione ragionevole. Il mio auspicio è, senza fare polemiche, non aprirle, ma siamo ad inizio di legislatura, che episodi come questi non abbiano a ripetersi e capigruppo surreali così non ne abbiamo più da dover replicare.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare il collega Del Grosso. Ne ha facoltà.

DANIELE DEL GROSSO (M5S). Signor Presidente, solo un attimo, per ricordare ai gruppi di opposizione che, in realtà, sono rappresentati nell'Ufficio di Presidenza, tant'è che oggi sta presiedendo proprio lei, che rappresenta una forza di opposizione. Quindi, sono tutti rappresentati all'interno dell'Ufficio di Presidenza.

Poi, per quanto riguarda le dimissioni dei due sottosegretari dall'Ufficio di Presidenza, in realtà, è vero, è trascorsa una settimana ma, di fatto, sono trascorse soltanto due sedute d'Aula. Quindi, nulla di grave. Si sta lavorando all'accelerazione per far lavorare questo Parlamento, e Roberto Fico, il Presidente, ce ne sta dando dimostrazione. Stiamo facendo di tutto per recuperare tempo, per far lavorare questo Parlamento e per dimostrare agli italiani che questo Parlamento lavorerà più delle altre legislature (*Applausi dei deputati del gruppo MoVimento 5 Stelle*).

PRESIDENTE. Se non ci sono altri interventi, semplicemente per ribadire che in Ufficio di Presidenza le osservazioni che sono state presentate dai diversi gruppi, sia di maggioranza che di opposizione, sono state oggetto anche di ampia discussione. Si è arrivati

a una conclusione in cui la soluzione migliore che ha proposto il presidente Fico, e che mi sembra abbia trovato l'accoglimento di tutti i gruppi, è quella che vado a leggere, cioè la convocazione è in una giornata normale d'Aula per un adempimento che non ha ragioni d'urgenza.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Martedì 26 giugno 2018 - Ore 10

1. Votazione per l'elezione di tre Segretari di Presidenza, ai sensi dell'articolo 5, comma 8, del Regolamento.

La seduta termina alle 17,40.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 19 giugno 2018:

- a pagina 44, prima colonna, ventitreesima riga, la parola "crescente" deve intendersi sostituita con la parola "decescente".

SEGNALAZIONI RELATIVE ALLE VOTAZIONI EFFETTUATE NEL CORSO DELLA SEDUTA

Nel corso della seduta sono pervenute le seguenti segnalazioni in ordine a votazioni qualificate effettuate mediante procedimento elettronico (*vedi Elenchi seguenti*):

nelle votazioni nn. 1 e 2 la deputata La Marca ha segnalato che non è riuscita ad esprimere voto contrario.

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

Dott. Renzo Dickmann

Licenziato per la stampa alle 19,50.

VOTAZIONI QUALIFICATE
EFFETTUATE MEDIANTE PROCEDIMENTO ELETTRONICO

INDICE ELENCO N. 1 DI 1 (VOTAZIONI DAL N. 1 AL N. 3)										
Votazione		O G G E T T O	Risultato							Esito
Num	Tipo		Pres	Vot	Ast	Magg	Fav	Contr	Miss	
1	Nom.	Ddl 675 - odg 9/675/9	517	517	0	259	121	396	40	Resp.
2	Nom.	odg 9/675/12	531	531	0	266	11	520	40	Resp.
3	Nom.	Ddl 675 - voto finale	542	512	30	257	512	0	37	Appr.

F = Voto favorevole (in votazione palese). - C = Voto contrario (in votazione palese). - V = Partecipazione al voto (in votazione segreta). - A = Astensione. - M = Deputato in missione. - T = Presidente di turno. - P = Partecipazione a votazione in cui é mancato il numero legale. - X = Non in carica.

Le votazioni annullate sono riportate senza alcun simbolo. Ogni singolo elenco contiene fino a 13 votazioni. Agli elenchi é premesso un indice che riporta il numero, il tipo, l'oggetto, il risultato e l'esito di ogni singola votazione.

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



18STA0016170