

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 2008  
**1<sup>a</sup> Seduta (antimeridiana)**

*Presidenza del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*  
**CURSI**

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Mantovani.*

*La seduta inizia alle ore 10,40.*

*SUI LAVORI DELLE COMMISSIONI RIUNITE*

Il presidente **CURSI** dà conto delle determinazioni assunte nella odierna riunione degli Uffici di Presidenza delle Commissioni riunite 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> integrati dai rappresentanti dei Gruppi in merito all'esame del disegno di legge n. 999.

Nella mattinata di domani, giovedì 18 settembre, gli Uffici di Presidenza delle Commissioni riunite 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> integrati dai rappresentanti dei Gruppi procederanno all'audizione del Presidente dell'Enac e del Presidente di Assaeroporti.

Nel corso della prossima settimana le Commissioni riunite proseguiranno nell'esame del disegno di legge n. 999 nel pomeriggio di martedì 23 settembre alle 14 nelle giornate di mercoledì 24 alle 8,30, alle 14 e alle 21 e giovedì 25 settembre alle 8,30 e alle 15.

Il presidente informa altresì che nel corso della riunione degli Uffici di Presidenza delle Commissioni riunite 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> integrati dai rappresentanti dei Gruppi si è convenuto sulla opportunità che anche il Ministro Sacconi intervenga nel corso dell'esame del disegno di legge n. 999 e che gli Uffici di Presidenza delle Commissioni riunite 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> integrati dai rappresentanti dei Gruppi procedano all'audizione del Presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e dei rappresentanti delle sigle sindacali di Alitalia.

Le Commissioni riunite prendono atto.

*IN SEDE REFERENTE*

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**  
(Esame e rinvio)

Il presidente **CURSI** propone di fissare il termine per la presentazione di eventuali emendamenti per martedì 23 settembre alle ore 19.

Le Commissioni riunite convengono.

Il senatore **PARAVIA** (*PdL*), relatore per la 10<sup>a</sup> Commissione, illustra il disegno di legge in titolo.

Ricorda che la cosiddetta legge Marzano, nel 2003, ha introdotto nell'ordinamento una nuova disciplina relativa alla procedura concorsuale di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in stato di insolvenza. La normativa del 2003, predisposta successivamente alle note

vicende riguardanti il gruppo Parmalat, ha rappresentato uno dei principali interventi del legislatore in tale settore e ha avuto come obiettivo quello di affrontare la crisi e il conseguente rischio di cessazione di attività di imprese di rilevanti dimensioni cercando di evitarne il fallimento nell'interesse della collettività. La normativa ha dovuto chiaramente contemperare, come sempre avvenuto nella disciplina della procedura di amministrazione straordinaria, le esigenze di tutela dell'interesse dei creditori con quelle legate alla ristrutturazione economica e finanziaria delle imprese oggetto di amministrazione straordinaria. Ricorda che la procedura di amministrazione straordinaria è stata introdotta in Italia per la prima volta con il decreto-legge n. 26 del 1979, convertito dalla legge n. 95 dello stesso anno (cosiddetta legge Prodi). La procedura allora delineata prevedeva un ruolo preponderante dell'amministrazione centrale che, mediante decreto del Ministro dell'industria, di concerto con il Ministro del tesoro disponeva l'ammissione dell'impresa in crisi alla procedura straordinaria e aveva il compito di vigilare sull'attività del commissario o dei commissari, nominati dal tribunale. Tale disciplina, tuttavia, oggetto di diverse censure di illegittimità costituzionale e di rilievi critici per la violazione della normativa comunitaria, fu sostituita con il decreto legislativo n. 270 del 1999 (cosiddetta legge Prodi- *bis*). Il decreto-legge n. 347 del 2003, da ultimo, ha previsto una complessiva semplificazione della procedura per l'ammissione all'amministrazione straordinaria e ha rafforzato i poteri riconosciuti all'autorità amministrativa.

Il decreto-legge all'esame delle Commissioni riunite prevede, in particolare, un ampliamento dei destinatari della disciplina della legge Marzano consentendo l'applicazione di tale procedura speciale anche alle imprese in stato di insolvenza che intendono procedere alla cessione di complessi aziendali in base ad un programma che preveda la prosecuzione dell'esercizio dell'attività di impresa. Rimangono invece invariati i due principali requisiti previsti per accedere all'amministrazione straordinaria: il numero dei lavoratori dipendenti, che non dovrà essere inferiore a 500, da almeno un anno, e l'ammontare dei debiti, che non potrà essere inferiore a 300 milioni di euro.

Lo stesso articolo 1, al comma 2, prevede che per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, al fine di garantire la continuità dei servizi stessi l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria sia autorizzata dal Presidente del Consiglio o dal Ministro per lo sviluppo economico che procedono, con proprio decreto, alla nomina del Commissario straordinario. Il provvedimento d'urgenza si sofferma inoltre sulle società partecipate stabilendo che nella nozione di imprese del gruppo, delineata nel decreto-legge n. 347 del 2003, sono incluse anche le imprese partecipate che intrattengono in via sostanzialmente esclusiva dei rapporti contrattuali con l'impresa ammessa alla procedura straordinaria di amministrazione. Con riferimento ai poteri attribuiti al Commissario straordinario, lo stesso articolo 1 prevede che per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali il Commissario possa individuare, attraverso il ricorso alla trattativa privata, un acquirente scelto fra soggetti in grado di assicurare la prosecuzione nel medio periodo del relativo servizio. In relazione al prezzo della cessione, quest'ultimo dovrà essere determinato mediante una perizia effettuata da una istituzione finanziaria esperta ed indipendente individuata dal Ministro dello sviluppo economico con apposito decreto. A tale riguardo il relatore ricorda che il Ministro dello sviluppo economico ha provveduto, con proprio decreto, alla nomina del gruppo Banca Leonardo quale esperto indipendente per procedere alla valutazione di Alitalia.

Il provvedimento d'urgenza prevede inoltre la possibilità di porre in essere, nell'ambito del programma di ristrutturazione delle grandi imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, delle operazioni di concentrazione con l'esclusione dell'obbligo di ottenere l'autorizzazione dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato secondo quanto previsto dalla legge n. 287 del 1990 in materia di concorrenza. A tale proposito segnala che le società promotrici delle operazioni di concentrazione dovranno comunque comunicare tali operazioni all'Antitrust indicando le misure comportamentali che intendono adottare per prevenire il rischio di imposizione di prezzi o di condizioni contrattuali eccessivamente gravose ed ingiustificate per i consumatori. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, a sua volta, potrà intervenire prescrivendo di modificare o di integrare le misure prospettate al fine di tutelare i consumatori e potrà definire un termine entro il quale le posizioni di monopolio, che dovessero venirsi a creare, debbono cessare. In considerazione della rilevanza dell'attività svolta dalle società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, il provvedimento d'urgenza, prosegue il relatore, prevede altresì che l'ammissione delle società operanti in tale settore alla procedura di amministrazione straordinaria non comporta, per un periodo limitato a sei mesi dall'entrata in vigore del decreto-legge, il venire meno dei requisiti per il mantenimento di eventuali autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli per l'esercizio e la conduzione delle relative attività. Nell'ipotesi di cessazione di attività di rami di azienda, il complesso delle autorizzazioni, certificazioni e degli altri titoli sono

automaticamente trasferiti all'acquirente. L'articolo 1, prevede, sempre per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, una riduzione della metà dei termini previsti da disposizioni di legge per la concessione degli ammortizzatori sociali ai lavoratori delle imprese ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria. Con riferimento alle consultazioni con le parti sociali, si stabilisce che una volta esaurite le stesse infruttuosamente, il Commissario possa concordare il trasferimento parziale di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie stabilendo altresì i passaggi, anche solo parziali, dei lavoratori che confluiranno alle dipendenze del cessionario delle attività di impresa.

Il decreto-legge introduce, inoltre, un ulteriore strumento di tutela a favore dei lavoratori delle società sottoposte ad amministrazione straordinaria ed operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali prevedendo l'applicazione a favore del datore di lavoro che assuma i dipendenti di tali società, destinatari di trattamenti di integrazione salariale straordinaria o di mobilità, degli incentivi al reimpiego previsti dalla disciplina generale per i lavoratori in mobilità.

L'articolo 2, prosegue il relatore, è dedicato a specifici interventi a favore dei lavoratori dipendenti dei vettori aerei e delle società da questi derivate sottoposte all'amministrazione straordinaria. In particolare è prevista la possibilità di ricorrere al trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria per un massimo di quattro anni e del trattamento di mobilità per un periodo massimo di tre anni sulla base di accordi raggiunti in sede governativa a prescindere dall'età anagrafica del dipendente e dall'area geografica in cui opera. Lo stesso articolo prevede inoltre che il beneficiario di tali trattamenti non possa rifiutarsi di frequentare eventuali corsi di formazione o di riqualificazione che gli venissero proposti. Il beneficiario del trattamento di cassa integrazione guadagni straordinaria e di mobilità, potrà decadere dai trattamenti previsti a suo favore in caso di mancata accettazione di un lavoro che preveda un livello retributivo non inferiore del 20 per cento rispetto al lavoro precedente.

L'articolo 3 introduce un esonero dalla responsabilità per gli amministratori, i componenti del collegio sindacale e il dirigente preposto alla redazione di documenti contabili societari di Alitalia e delle società da questa controllate con riguardo ai comportamenti e ai provvedimenti posti in essere dal luglio 2007 alla data di entrata in vigore del decreto-legge. Lo stesso articolo, al comma 2, prevede una importante forma di tutela dei piccoli azionisti e degli obbligazionisti di Alitalia che non abbiano esercitato eventuali diritti di opzione in grado di convertire i titoli stessi in azioni di nuove società. Tali risparmiatori potranno infatti ottenere un indennizzo attraverso l'apposito fondo a tutela dei risparmiatori previsto nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze con la legge n. 266 del 2005.

Il senatore **CICOLANI** (*PdL*), relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, si rimette alla relazione svolta dal senatore Paravia.

Preliminarmente all'avvio della discussione generale ha la parola il senatore, il **BUBBICO** (*PD*) quale chiede ai relatori alcuni chiarimenti specie in merito alla necessità di acquisire degli ulteriori elementi sulla definizione di servizi pubblici essenziali, anche al fine di predisporre eventuali proposte emendative al disegno di legge in esame.

Si associa la senatrice **SBARBATI** (*PD*) che, anche alla luce della propria esperienza maturata nel settore della scuola, rileva l'assenza nel panorama normativo di una chiara definizione del concetto di servizio pubblico essenziale.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) osserva che la nozione di servizio pubblico essenziale può ricomprendere anche i servizi di distribuzione in campo energetico dell'elettricità e del gas.

Il senatore **CICOLANI** (*PdL*), relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, ricorda la definizione di servizio pubblico essenziale contenuta nella legge n. 146 del 1990, mentre il senatore **PARAVIA** (*PdL*), relatore per la 10<sup>a</sup> Commissione, si sofferma sulle vicende del caso Parmalat e sui successivi interventi predisposti dal legislatore che hanno consentito un recupero di tale azienda. Ricorda quindi le ragioni che hanno portato all'adozione del provvedimento d'urgenza in esame, che ha l'obiettivo di salvaguardare un servizio pubblico essenziale come quello offerto da Alitalia, cercando di prevedere al contempo un adeguato sistema di tutela anche per i risparmiatori che hanno investito nei titoli di tale società.

Il presidente della 8ª Commissione, **GRILLO**, ripercorre le vicende che hanno portato all'approvazione, nel 1979, della cosiddetta legge Prodi e, nel 2003, a seguito del noto caso Parmalat, della cosiddetta legge Marzano. Ricorda, a tale proposito, che cinque anni fa si fosse evidenziata la necessità di intervenire nei confronti di una società come Parmalat che, nei fatti, svolgeva anche una attività di tipo bancario, oltre alla originaria attività orientata nel settore agroalimentare. Si sofferma quindi sull'importanza dell'intervento d'urgenza del Governo diretto a provvedere in modo significativo sulle sorti della società Alitalia, da tempo sull'orlo del fallimento.

Il presidente della 10ª Commissione **CURSI** ricorda che nel corso della passata legislatura, in occasione dell'esame dei disegni di legge sulle cosiddette liberalizzazioni, non sono stati avanzati specifici rilievi sulla difficoltà di definire il concetto di servizi pubblici essenziali, pur essendo coinvolti dalla normativa settori delicati come quello del servizio taxi e delle farmacie.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

#### *POSTICIPAZIONE DELLA ODIERNA SEDUTA POMERIDIANA*

Il presidente **CURSI** avverte che l'odierna seduta pomeridiana delle Commissioni riunite 8ª e 10ª , già prevista per le ore 14, avrà inizio alle ore 15.

Le Commissioni riunite prendono atto.

*La seduta termina alle ore 11,30.*

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 2008  
**2<sup>a</sup> Seduta (pomeridiana)**

*Presidenza del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*  
**CURSI**

*Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Martinat.*

*La seduta inizia alle ore 15,15.*

**IN SEDE REFERENTE**

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**  
(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta antimeridiana di oggi.

Il presidente **CURSI** avverte che il preannunciato intervento nella seduta odierna del Ministro dello sviluppo economico, onorevole Claudio Scajola, non potrà aver luogo in considerazione del concomitante e sopravvenuto impegno, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, assunto in relazione ai più recenti sviluppi delle trattative con le organizzazioni sindacali sulla vicenda Alitalia. Riferendosi quindi alla questione posta dal senatore Bubbico nel corso della seduta antimeridiana odierna circa l'ambito applicativo della nozione di servizio pubblico essenziale, richiama l'attenzione delle Commissioni riunite sulla nota nel frattempo predisposta dall'Ufficio legislativo del Dicastero dello sviluppo economico nella quale, in particolare, si fa riferimento alle disposizioni di cui alla legge n. 146 del 1990, già indicate stamane dal relatore Cicolani, che chiariscono, sia pure agli effetti dell'esercizio del diritto di sciopero, cosa debba intendersi per servizi pubblici essenziali. Si tratta di un riferimento normativo che potrebbe costituire una risposta efficace alle perplessità sollevate, ferma restando la possibilità di emendare il provvedimento in esame ove le Commissioni riunite valutino la necessità e l'opportunità di un chiarimento.

Dopo un breve intervento del senatore **CIARRAPICO (PdL)**, il quale invita a considerare i riflessi della crisi di Alitalia sul sistema aeroportuale nazionale e in particolare sull'aeroporto di Fiumicino, ha la parola il senatore **SANGALLI (PD)**, il quale ripercorre brevemente i più significativi tentativi di privatizzazione della compagnia aerea di bandiera, ricordando il fallimento dell'alleanza con Air France-KLM e da ultimo il ritiro dell'offerta di Air France a fronte di contrarie valutazioni politiche ed esigenze di tutela dei lavoratori.

Si è ora in presenza del terzo tentativo di giungere una volta per tutte alla definizione della crisi di Alitalia ed a tal fine, con il provvedimento in esame, si introducono modifiche alla disciplina vigente di particolare delicatezza, in quanto pongono deroghe significative alle disposizioni vigenti a tutela della concorrenza e dei creditori. Si tratta di un provvedimento che, pur essendo stato concepito per risolvere la crisi di Alitalia, ha un carattere generale, e quindi potrà riguardare in futuro altri soggetti, con un ambito applicativo non del tutto chiaro, stante la genericità del riferimento agli erogatori dei servizi pubblici essenziali.

La proposta formulata da Air France nella scorsa primavera, pur ponendo condizioni e prevedendo esuberi, poteva considerarsi certamente migliore rispetto a quella oggi in discussione. Le ampie

deroghe introdotte con il provvedimento in esame avranno invece effetti negativi sulla platea dei creditori di Alitalia e quindi sulle realtà aeroportuali nazionali, che a loro volta chiameranno in causa gli enti territoriali e le camere di commercio e da ultimo i cittadini, sui quali si ripercuoteranno gli effetti negativi del dissesto. Dopo aver ricordato i presupposti soggettivi in presenza dei quali trovano applicazione le disposizioni di cui alla cosiddetta legge Marzano, sottolinea il carattere discriminatorio delle nuove disposizioni per la stragrande maggioranza delle imprese italiane. Ad essere penalizzate saranno soprattutto le piccole e medie imprese, ricordando come il finanziamento del cosiddetto prestito ponte sia stato assicurato attraverso l'impiego di risorse già stanziare per rilanciare la competitività nel settore. La portata generale dell'intervento potrà avere effetti sistemici negativi in quanto si pone in violazione delle regole di mercato e determina costi a carico della collettività, in nome di una presunta esigenza di italianità. Si realizza altresì la violazione dei principi di libertà e concorrenza con stravolgimento delle regole di mercato e con l'abbandono dell'obbligo del ricorso a gara per individuare l'acquirente.

Formula quindi l'auspicio che l'operazione in esame possa giungere comunque a compimento anche al fine di definire una volta per tutte il complesso delle situazioni debitorie e dei rapporti interessati dalla crisi di Alitalia. Da quanto è dato conoscere dai mezzi di informazione, appare corretta la valutazione dell'onorevole Bersani, laddove ritiene che al centro dell'operazione in atto non vi sia tanto Alitalia quanto la tutela di Air One.

Sottolinea quindi taluni effetti negativi che deriverebbero dall'attuazione del piano industriale, per quanto è dato di conoscere, su alcune realtà aeroportuali come quella di Bologna, e conclude evidenziando come anche nel caso di perfezionamento della cessione non sia comunque corretto parlare di risanamento da parte della nuova società, visto che la stessa si renderebbe acquirente soltanto dei beni e delle attività senza alcun accollo dei debiti esistenti, che sono invece posti a carico dell'erario.

Il senatore [Marco FILIPPI \(PD\)](#), dopo aver premesso che la sua parte politica è assolutamente ispirata dalla logica del cosiddetto "tanto peggio tanto meglio", si dichiara in linea di principio favorevole alla chiusura positiva della trattativa, ritenendo peraltro che non sia corretto parlare di salvataggio di Alitalia.

Dalla sua parte non si farà ricorso a tattiche dilatorie o a pratiche ostruzionistiche ma è necessario avere chiarimenti su molti aspetti dell'articolato in esame, in quanto l'atteggiamento dell'Esecutivo non è certo stato trasparente e volto a favorire il dialogo e il confronto tra le forze politiche, né è stata fornita una corretta informazione al Parlamento nel corso della vicenda.

Dopo aver ripercorso brevemente i principali momenti che hanno condotto alla situazione attuale, tra cui il ritiro dell'offerta da parte di Air France e le vicende del cosiddetto prestito ponte, evidenzia come la più recente storia di Alitalia sia stata quella di prestiti e ricapitalizzazioni ricorrenti nonché di tentativi di alleanza e di vendita non andati a buon fine. Tra i responsabili va indicato certamente il *management* della società, che non è stato quasi mai in grado di agire positivamente nella direzione del risanamento, nonostante i lusinghieri compensi. Anche la politica tutta ha la responsabilità di aver abdicato da tempo ai propri compiti, così come responsabilità sono ascrivibili alle organizzazioni sindacali per la poca attenzione posta alle reali prospettive di risanamento dell'azienda nella valutazione dell'efficacia dei piani industriali. Si constata con rammarico l'abbandono ormai da anni di una valida politica industriale in quella che appare come una vera e propria incapacità di programmare e di regolare il settore, spesso vittima di particolarismi e di incomprensibili diatribe, come quella sugli *hub*.

La storia di Alitalia è quindi quella di occasioni perdute, tra cui la più importante fu certo la mancata alleanza con Air France-KLM, il cui fallimento è imputabile alla responsabilità del Governo Berlusconi nel corso della XIV Legislatura. Da allora ad oggi è stato un susseguirsi di vicende, in una sorta di partita a tempo scaduto della politica.

Stigmatizza quindi il mancato rispetto dei fondamentali principi di democrazia, di trasparenza, di corretta informazione delle istituzioni, di rispetto del mercato e di tutela della libera concorrenza, apparendo singolare che il richiamo all'osservanza di detti principi debba provenire dalla sua parte politica.

Giudica quindi l'acquisto di Alitalia, per come va configurandosi, un grande affare per la cordata di imprenditori della CAI che non possono certo ritenersi, come da taluno affermato, i salvatori della patria, essendo prevedibile che gli stessi tra qualche anno venderanno l'azienda a chi realmente è in possesso delle competenze necessarie per farla operare con profitto sul mercato.

La situazione in cui versa oggi la compagnia aerea di bandiera è quindi la risultante di un concorso di fattori tra cui, in particolare, l'assenza di un'efficace politica in materia aeroportuale, specie per quanto attiene alle rotte intercontinentali, alle alleanze internazionali ed ai voli a basso costo.

Esprime quindi forti preoccupazioni per il modello cui si ispira il provvedimento in esame, anche per le possibili sue applicazioni in situazioni analoghe.

Ritiene ineludibile e necessario che il Parlamento conosca i contenuti del piano industriale, non essendo accettabile che il Presidente del Consiglio dei ministri preferisca i mezzi di comunicazione di massa e non il Parlamento come suo referente principale. È necessario altresì conoscere l'esposizione debitoria che sarà posta a carico della cosiddetta *bad company*, nonché i costi sociali che l'intervento produrrà. La questione vera non è dunque tanto il rilancio di Alitalia quanto piuttosto il salvataggio di Air One, ed a questo proposito reputa altresì necessario conoscere l'ammontare dei debiti di tale compagnia e come gli stessi si rifletteranno sul nuovo soggetto acquirente.

Giudica da ultimo inaccettabile il comportamento nel complesso tenuto dal Governo nella vicenda, in quanto non rispettoso delle funzioni e delle prerogative del Parlamento come comprovato anche dal frequente ricorso alla decretazione di urgenza.

Seguono brevi interventi del relatore per la 10<sup>a</sup> Commissione, senatore [PARAVIA \(PdL\)](#), che sottolinea, in considerazione dell'urgenza, il carattere straordinario della avvenuta programmazione di audizioni nell'ambito dell'esame di disegni di legge di conversione di decreti-legge, e del senatore [RANUCCI \(PD\)](#), il quale richiama l'attenzione sui riflessi negativi che la crisi Alitalia quasi certamente avrà sulla realtà aeroportuale del Lazio.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

#### *CONVOCAZIONE DELLA SEDUTA DI DOMANI*

Il presidente [CURSI](#) avverte che le Commissioni riunite torneranno a riunirsi per il seguito dell'esame del disegno di legge n. 999 domani giovedì 18 settembre 2008 alle ore 9.

*La seduta termina alle ore 16.*

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 2008  
**3<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione*  
**GRILLO**

*Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Giachino.*

*La seduta inizia alle ore 9.*

*IN SEDE REFERENTE*

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**

(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta pomeridiana di ieri.

Il senatore **RANUCCI** (PD) , ricordata la situazione particolarmente delicata che sta attraversando Alitalia, si sofferma sulle disposizioni relative alla scelta del contraente e alle modalità di determinazione del prezzo per la cessione degli *asset* societari che saranno valutati dalla Banca Leonardo in qualità di esperto indipendente. A tale ultimo proposito rileva tuttavia l'assenza di criteri per tale valutazione e la mancanza di informazioni circa la composizione societaria di tale banca. Ricorda quindi il recente intervento del Commissario europeo ai trasporti Tajani, dinanzi alle Commissioni competenti dei due rami del Parlamento, in cui ha sottolineato la necessità di rispettare il principio di trasparenza e le regole di mercato, e di evitare assolutamente, al contempo, il trasferimento di parti del personale dell'Alitalia al settore pubblico. Richiama a tale riguardo l'importanza di tenere conto dei rilievi che l'Unione europea potrebbe avanzare sulla normativa in esame e si sofferma, in maniera critica, sul contenuto dell'articolo 3 del disegno di legge che prevede un esonero della responsabilità degli amministratori di Alitalia S.p.a. per gli atti e le azioni poste in essere dal luglio 2007 all'entrata in vigore del decreto stesso. Con riguardo al meccanismo degli ammortizzatori sociali, critica altresì la scelta del Governo di fissare una soglia pari al 20 per cento dell'ultimo stipendio, come limite per l'accettazione di nuovi contratti di lavoro da parte dei dipendenti del settore del trasporto aereo che dovessero essere messi in mobilità. Concludendo il proprio intervento, richiamato un recente articolo di stampa sul ruolo del gruppo Benetton in relazione alla società ADR, sottolinea che le proposte emendative al disegno di legge sono suggerite dalla necessità di specificare che la normativa d'urgenza non riveste carattere generale, ma interviene nella particolare vicenda Alitalia.

Il senatore **VIMERCATI** (PD) , respinta nettamente la filosofia del "tanto peggio tanto meglio", rileva che le richieste di chiarimenti rivolte al Ministro Tremonti nel corso della sua recente audizione sono rimaste senza risposta, nonostante la particolare valenza che riveste la questione Alitalia per l'intera economia nazionale. Riflettendo sulle responsabilità che hanno condotto la compagnia aerea di bandiera in un vicolo cieco, rileva che esse non possono essere solo attribuite al comportamento dei sindacati, dato che il centrodestra ne ha fatto uno strumento di battaglia elettorale. A tale proposito ricorda che il valore dei titoli Alitalia, alla fine del 2006, risultava ridotto di ben 9 volte rispetto al 2001 ed evidenzia le responsabilità politiche che hanno portato alla rottura del recente accordo con Air France. In particolare, rileva che il piano presentato da Air France-KLM,

la scorsa primavera, prevedeva un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro ed un accollo dei debiti pari a 1,4 miliardi di euro. Venivano previste inoltre 84 destinazioni, un numero ridotto di esuberi e la valorizzazione dell'aeroporto di Fiumicino che insieme a Parigi ed Amsterdam avrebbe costituito un importante *hub* di riferimento. Gli investimenti previsti dal Piano Fenice, invece, non risultano ancora definiti nella loro entità, mentre circa un miliardo di debiti risulteranno interamente addossati ai contribuenti italiani. Il numero delle destinazioni previste, circa 65, sarà comunque inferiore a quelle che il Piano Air France-KLM aveva programmato. In Italia inoltre non vi sarà più un *hub* di riferimento mentre l'aeroporto di Linate sarà progressivamente chiuso. A tale proposito si sofferma sui danni derivanti per l'intero sistema economico lombardo dalla significativa riduzione che deriverà per l'attività degli scali di quella regione. Ritiene che la nuova compagnia aerea avrà natura domestica e non offrirà agli italiani la possibilità concreta di volare al di fuori del territorio nazionale. Sottolinea la necessità di prestare particolare attenzione non solo al numero degli esuberi dei lavoratori dell'Alitalia ma anche a tutti i problemi che riguardano i lavoratori precari che prestano servizio in tale società o nelle partecipate. Ritiene altresì che lo sviluppo dell'alta velocità non potrà fornire risposte ai problemi di collegamento di molte regioni italiane come la Puglia, la Calabria, l'intera area friulana e l'Emilia Romagna, che verranno inevitabilmente penalizzate. Conclude soffermandosi sulle questioni relative agli *slots* e alle loro modalità di vendita ed auspica di poter conoscere presto i contenuti del Piano Fenice. Richiede al rappresentante del Governo di conoscere l'ammontare preciso dei debiti contratti da Alitalia, il numero complessivo degli esuberi, inclusi i precari, e quali garanzie possono essere predisposte per quest'ultima categoria di lavoratori, nonché quali siano le garanzie che la nuova compagnia aerea rimanga anche in futuro in mani italiane. Da ultimo richiede al rappresentante del Governo se corrisponda al vero che tra i soci della Banca Leonardo, incaricata di procedere alla stima di Alitalia, vi siano anche alcuni imprenditori che figurano tra i componenti della società CAI.

Il senatore GALLO (PdL) ricorda che l'attuale maggioranza di centrodestra ha fornito, di recente, il proprio appoggio in occasione della presentazione da parte del Governo Prodi di un decreto-legge recante un prestito di 80 milioni di euro a favore di Trenitalia e dell'adozione del prestito ponte di 300 milioni di euro a favore proprio di Alitalia. Auspica pertanto che l'opposizione non assuma un atteggiamento volto a dilatare i tempi di esame del provvedimento d'urgenza e si sofferma sulle responsabilità delle organizzazioni sindacali nel fallimento della trattativa tra Air France e Alitalia. Ritiene altresì che in un contesto come quello attuale, di complessiva difficoltà dell'industria italiana, debba esservi un forte senso di responsabilità da parte di tutte le forze politiche. Molte questioni affrontate dal provvedimento d'urgenza in esame potranno essere valutate solamente una volta che si sarà conclusa la trattativa in corso per il salvataggio di Alitalia.

Il senatore MESSINA (PdL) sottolinea come la recente trattativa con Air France sia stata condotta in modo assolutamente disastroso, in quanto la scelta di avere un unico interlocutore nelle fasi decisive della stessa ha fatto venir meno il confronto con un altro offerente che avrebbe permesso una vera negoziazione e probabilmente un diverso esito della vicenda.

Si esprime da più parti il rammarico per il ritiro dell'offerta di Air France quando invece è evidente agli addetti ai lavori che la compagnia aerea francese non sarebbe stato un acquirente ideale per le caratteristiche del mercato nazionale; ad esempio, non poteva sorprendere lo scarso interesse per l'acquisizione e sviluppo del settore cargo, essendo ciò in contrasto con le strategie industriali di Air France, volte a favorire lo scalo parigino per il trasporto delle merci.

La vera occasione perduta è stato il mancato perfezionamento dell'alleanza con KLM alla fine degli anni '90 che avrebbe, tra l'altro, consentito lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa. A suo avviso, è ascrivibile alla responsabilità dell'allora Presidente del Consiglio D'Alema il fallimento di quella alleanza in conseguenza della volontà politica di temporeggiare nella realizzazione delle necessarie opere infrastrutturali a servizio dell'*hub* lombardo, condizione indispensabile per l'attuazione delle strategie industriali dell'alleanza.

Esprime altresì l'avviso che la responsabilità della demolizione di Alitalia vada ascritta in particolare a Prodi che, in qualità di presidente dell'IRI, scelse di sostituire il Consiglio di amministrazione allora presieduto dal dottor Nordio che pure aveva dato prova di buona gestione essendo riuscito a superare la crisi petrolifera dei primi anni '70, fino ad ottenere, nel 1988, utili significativi ed un corretto rapporto con l'esposizione debitoria della società. Il nuovo *management* negli anni successivi determinò proprio per inesperienza ed incapacità, il declino della compagnia aerea di bandiera, ponendo le basi irreversibili della crisi attuale.

Dopo che i senatori **RANUCCI** (PD) e **BUBBICO** (PD) hanno interloquito brevemente con il senatore **MESSINA** (PdL) , il presidente della 8ª Commissione **GRILLO** sottolinea che in realtà la preferenza per Air France nella trattativa con Alitalia sia da considerare una scelta di carattere politico e non squisitamente tecnico-giuridica.

Anche il senatore **VETRELLA** (PdL) ricorda l'importanza dell'alleanza con KLM che appariva pienamente funzionale agli interessi nazionali, ad Alitalia e allo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa. Si trattò di un'occasione unica che si perse in quanto non si tenne fede alla promessa di realizzare in tempi rapidi il complesso delle infrastrutture necessarie a servizio dell'*hub* lombardo.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

*La seduta termina alle ore 10.*



Senato della Repubblica

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MARTEDÌ 23 SETTEMBRE 2008

**4<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*

**CURSI**

*indi del Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione*

**GRILLO**

*Intervengono i ministri delle infrastrutture e trasporti Matteoli, dello sviluppo economico Scajola e della salute e delle politiche sociali Sacconi.*

*La seduta inizia alle ore 14,10.*

**IN SEDE REFERENTE**

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**

(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende il seguito dell'esame del disegno di legge in titolo, sospeso nella seduta del 18 settembre.

Il ministro MATTEOLI ricorda preliminarmente come la compagnia aerea di bandiera sia da molti anni in grandi difficoltà, essendo la crisi di Alitalia determinatasi nei fatti nel momento in cui lo Stato ha smesso di procedere sistematicamente al ripianamento dei debiti prodotti dalla gestione, che ha visto il succedersi di diversi amministratori alla guida della società non in grado di rilanciare la compagnia.

Fa presente quindi come il decreto-legge n. 80 del 2008, che aveva disposto il finanziamento di trecento milioni di euro, fu assunto d'intesa con l'allora opposizione che, tempestivamente informata dal presidente Prodi, ritenne insufficiente l'importo originariamente indicato dall'allora Esecutivo per consentire la soluzione della crisi. Ripercorre quindi i più recenti sviluppi della vicenda nella quale una cordata di imprenditori, come è noto, aveva presentato un'offerta, inizialmente valida fino al 30 settembre. Ne è derivato un confronto con le Rappresentanze sindacali al fine di giungere ad un'intesa. In proposito va dato atto alle stesse di essersi mosse con grande senso di responsabilità così come va riconosciuto al Governo di aver sempre partecipato attivamente agli incontri, assicurando la presenza costante di almeno due ministri.

Si era quindi giunti, precisamente domenica 14 settembre, ad un passo dall'intesa complessiva che comunque si era perfezionata in un accordo quadro, rimanendo da definire gli aspetti meramente contrattuali della vicenda.

Dopo aver sottolineato come tutti gli incontri si siano svolti nelle sedi istituzionali, ricorda che ne è seguita la firma di diverse sigle sindacali, ma non quella della CGIL e di alcuni sindacati autonomi. E' quindi sopraggiunta la richiesta della CAI di un incontro con le nove sigle sindacali interessate dalla vertenza nel corso del quale l'offerente chiarì inequivocabilmente che il perfezionamento dell'operazione avrebbe richiesto la disponibilità di tutte le sigle sindacali a firmare.

Contesta quindi l'affermazione che non vi sia stata con la CAI una vera trattativa così come non risponde al vero l'assunto per cui il potenziale acquirente non avrebbe in alcun modo accettato modifiche all'offerta. A riprova ricorda che la società aveva previsto originariamente l'assunzione di

11.500 dipendenti giungendo, al momento dell'interruzione della trattativa, a formulare la proposta di assorbitarne mille in più.

Al tempo stesso, a fronte della disponibilità a rilevare la società a condizione che tutti i dipendenti si fossero dichiarati disponibili ad accettare sacrifici retributivi, si era giunti ad offrire, per il personale di terra, il mantenimento dell'attuale retribuzione.

Quanto invece al personale di volo, la CAI aveva proposto una decurtazione di circa il sei - sette per cento delle retribuzioni con l'intesa però che, ove vi fosse stato un impegno ad aumentare la produttività, sarebbe stata riconosciuta anche ai piloti l'attuale retribuzione. Fa quindi presente come nel momento in cui si sono interrotte le trattative, la CAI era giunta ad offrire ben cento milioni di euro in più e come, solo a fronte della posizione assunta da alcune sigle sindacali, in esito all'assemblea dei soci della CAI, sia stata accolta la proposta del dottor Colaninno di ritiro dell'offerta.

Al momento - come confermato dal commissario Fantozzi - non ci sono più proposte concrete per rilevare la compagnia e la sola possibilità residua è quella che i sindacati rivedano la loro posizione in modo che il Governo possa effettuare un tentativo nei confronti della CAI per convincerla a riproporre l'offerta pur ricordando come il commissario Fantozzi, in conformità alle previsioni del decreto, stia espletando gli ultimi tentativi per trovare nuovi offerenti.

Riferendosi quindi all'esigenza di italianità della proprietà della compagnia aerea, il Ministro, pur ribadendo che tutto il Governo è su questa posizione, manifesta la consapevolezza dell'Esecutivo che al punto in cui si è arrivati non potranno non essere prese in considerazione eventuali offerte straniere. Occorre però non negare la realtà nella quale oggi ci si trova, nella quale tra l'altro l'operatività del servizio è assicurata in molti casi attraverso pagamenti in contanti.

Vi è quindi consapevolezza dell'Esecutivo che si è in presenza di una situazione tragica nella quale l'eventuale fallimento di Alitalia non potrà che costituire una sconfitta per tutti, non potendo essere altrimenti la chiusura di un'azienda che assicura ventimila posti di lavoro. Al riguardo il Ministro sottolinea come il numero dei dipendenti complessivamente ricollocati non sarebbero stati soltanto 12.550, ma altri tremila lavoratori avrebbero trovato collocazione, stante l'acquisita disponibilità a rilevare Atitech.

Il provvedimento in esame inoltre assicura importanti tutele per i lavoratori non ricollocati con ammortizzatori sociali fino a sette anni e con un impegno del Governo a muoversi per favorire l'impiego dei lavoratori collocati in mobilità o in cassa integrazione. Anche le cifre degli esuberanti, che sono state da più parti indicate per i piloti in mille unità, non sono esatte, visto che centotrenta piloti del settore cargo avrebbero trovato collocazione presso altra società. Dei restanti 870 piloti inoltre, circa 320 avrebbero trovato adeguata tutela nelle misure poste dal decreto-legge, visto che molti tra loro sono prossimi all'età della pensione.

Ribadisce quindi come la situazione sia realmente delicata e che senza passi avanti dei sindacati non firmatari l'unica soluzione concreta è il fallimento, constatando come molti non si rendono conto della drammatica realtà della situazione. Si pensa infatti ancora che possa sopraggiungere un'offerta quando invece la sola concreta possibilità è quella di firmare, in modo che il Governo possa fare un ultimo difficile tentativo di convincere la CAI a ripresentare l'offerta.

Il senatore [BUBBICO](#) (PD) evidenzia che il decreto-legge adottato dal Governo Prodi, in cui era stato previsto un prestito-ponte a favore di Alitalia per circa 300 milioni di euro, era stato richiesto anche dall'allora *leader* dell'opposizione. A tale proposito ricorda il dibattito svoltosi nelle aule parlamentari in occasione della conversione in legge del provvedimento d'urgenza e richiede al ministro Matteoli alcuni chiarimenti in merito alla compatibilità di un nuovo eventuale piano di salvataggio della compagnia aerea di bandiera che escluda un coinvolgimento della società Air One. Si sofferma altresì sulle disposizioni del provvedimento d'urgenza che prevedono delle limitazioni ai poteri dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, nonché sul contenuto dell'articolo 1, comma 10, nella parte relativa alla proroga per un periodo di sei mesi, delle autorizzazioni, delle certificazioni e delle licenze, per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria. Evidenzia, altresì, che il provvedimento d'urgenza introduce delle nuove fattispecie, rispetto alla legge Marzano del 2003, che rischiano di tutelare diversamente i creditori di Alitalia Spa. In relazione alle politiche dei trasporti, infine, osserva che il cosiddetto piano Fenice rischia di penalizzare eccessivamente, nel sistema dei collegamenti, le aree locali che non costituiscono delle tratte aeree particolarmente profittevoli.

Il senatore [Marco FILIPPI](#) (PD) esprime apprezzamento per le parole del Ministro a proposito del ruolo svolto dall'attuale maggioranza nella determinazione dell'importo del cosiddetto prestito ponte, così come per il riconoscimento della correttezza del comportamento tenuto dalle

Rappresentanze sindacali nella trattativa. Nonostante ciò sembra emergere un atteggiamento arrendevole del Governo che starebbe sostanzialmente a guardare l'evolversi della situazione.

Chiede quindi al Ministro quale sia la sua valutazione del cosiddetto piano Fenice e, vista l'importanza che nello stesso hanno i voli nazionali, se si siano tenuti in considerazione gli effetti che la prossima realizzazione delle reti del trasporto ferroviario ad alta velocità avrebbero sul trasporto aereo. Chiede altresì di conoscere quali garanzie il Governo intenda offrire per i crediti maturati dalle società di gestione degli aeroporti che, come è emerso nel corso dell'audizione del Presidente di Assoaeroporti, ammonterebbero a circa duecento milioni di euro per Alitalia ed Air One.

Sarebbe altresì opportuno sapere per quali ragioni i piloti siano stati estromessi dalle trattative nella fase iniziale, essendo evidente che non è possibile fare una nuova compagnia senza l'adesione dei piloti. Considerato poi che il decreto-legge legittima le parti a procedere indipendentemente dall'accordo sindacale è da chiedersi per quali ragioni questa possibilità non venga esperita fino in fondo.

Da ultimo, poiché il provvedimento in esame non è limitato ad Alitalia, si chiede se non sia troppo esteso l'ambito applicativo dei nuovi strumenti ed ammortizzatori per i casi di imprese erogatrici di servizi pubblici essenziali.

La senatrice **DONAGGIO** (PD) ritiene importante che il Senato acquisisca la lettera che il segretario Epifani ha inviato alle parti della trattativa poco prima del ritiro dell'offerta della CAI nella quale, pur formulando l'invito ad andare avanti nella direzione di una positiva chiusura della vertenza, si affermava comunque l'impossibilità di consentire all'accordo anche per i soggetti diversi da quelli rappresentati dall'organizzazione. Sottolinea quindi come non si possa trascurare il fatto che la risultante di tutta l'operazione prospettata dalla CAI sarebbe stata, da un lato, l'acquisizione di Alitalia sgravata da passività e dagli esuberi, dall'altro l'immissione di Air One che ha un indebitamento superiore ad un miliardo di euro e tremila dipendenti. In tale quadro occorre tener conto che ben sette società di gestione degli aeroporti nazionali hanno diffidato Air One a procedere al più presto al saldo dei propri debiti.

Ritiene necessario far chiarezza a fronte di un quadro nel quale appare evidente come si intenda porre a carico dei contribuenti i debiti di Alitalia e con gli utili della nuova società ripianare le passività di Air One. Il Parlamento dovrebbe essere maggiormente informato, in particolare sulla situazione in cui versa Air One.

Ha quindi la parola il relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, senatore **CICOLANI** (PdL) per chiedere al Ministro di fornire chiarimenti in ordine agli esatti termini della sollecitazione alla manifestazione di interesse promossa dal commissario Fantozzi.

Il ministro MATTEOLI in risposta alle questioni poste, fa presente come allo stato, salvo miracoli, non sia possibile aspettarsi ragionevolmente un nuovo piano di recupero e che, in assenza di fatti nuovi, vi è davanti soltanto la prospettiva del fallimento. Ricorda quindi come il decreto-legge in esame sia stato approvato all'unanimità e quindi anche con il suo sostegno convinto riferito a tutte le sue previsioni. In risposta alle considerazioni del senatore Marco Filippi, ribadisce come vi sia stata univocità nell'azione di Governo e come i ministri che hanno seguito la trattativa abbiano tenuto costantemente informata la Presidenza del Consiglio degli sviluppi delle trattative. Contesta poi l'affermazione per la quale il Governo "starebbe ora a guardare" o comunque attenderebbe rassegnato gli sviluppi, tenendo conto che l'azione che il commissario Fantozzi sta ponendo in essere in queste ultime ore, oltre che essere svolta nel rispetto delle previsioni normative, è posta in essere in sintonia e con piena informazione del Governo.

Quanto alla valutazione del cosiddetto piano Fenice, esprime un giudizio positivo non ritenendo che si possa parlare di una prospettiva regionale del piano nel quale si prevede invece l'acquisto di sessantanove aerei e di ben diciotto tratte a lungo raggio. Pur chiedendo sacrifici nell'immediato, si tratta di un piano industriale che guarda al futuro e che, se fosse posto nelle condizioni di essere attuato, potrebbe dare luogo con molta probabilità già nel prossimo anno a nuove assunzioni.

Dà quindi conto come sia stato chiesto dai sindacati e poi dagli stessi ottenuta l'introduzione nell'offerta della previsione di un obbligo della CAI per cinque anni di non vendere l'azienda. Appare sorprendente come ora che finalmente la cordata di imprenditori è stata trovata, così come dichiarato dal presidente Berlusconi, siano sopravvenute grandi difficoltà, constatando come se si fosse in presenza di un affare dovrebbe registrarsi la presenza di altre offerte che invece non ci sono.

Quanto al pagamento delle passività è evidente che ove si fosse perfezionato l'accordo il corrispettivo della cessione sarebbe stato utilizzato per pagare i creditori aggiungendosi ai ricavi della vendita di aerei ed altri beni non rientranti nella cessione.

Quanto alla presunta estromissione dei piloti dalla trattativa, dà conto di un'assidua partecipazione degli stessi alle sue fasi nonché del fatto che la CAI era giunta ad offrire ai piloti un inquadramento come dirigenti, oltre all'offerta di assorbitarne ulteriori cento, rispetto alle previsioni dell'offerta iniziale; una proposta questa che però le Rappresentanze dei piloti decisero di non accettare, abbandonando il tavolo della trattativa.

Sottolinea quindi come il provvedimento in esame interessi non soltanto Alitalia ma tutte le aziende che versano nelle condizioni riconducibili ai presupposti applicativi del decreto, pur non negandosi che talune disposizioni sono state pensate in considerazione della situazione di grande emergenza della compagnia aerea.

Quanto alla richiesta di conoscere la lettera del segretario Epifani ritiene che il suo contenuto sia ampiamente noto; quanto alla posizione della CGIL ricordata dalla senatrice Donaggio, evidenzia come in passato, molte volte, la CGIL abbia firmato contratti anche se in quel momento la posizione della confederazione non rappresentava tutti i lavoratori.

Dopo aver dato ancora una volta atto, in particolare al rappresentante Solari, di aver partecipato alla trattativa con grande senso di responsabilità, ritiene che certamente la firma della CGIL avrebbe dato più forza per indurre le Rappresentanze sindacali autonome ad una maggiore riflessione.

Quanto alle questioni poste circa gli oneri per i contribuenti derivanti dal provvedimento in esame, certamente l'estensione a sette anni degli ammortizzatori sociali determinerà un costo per i cittadini, ma è pur vero che il Governo ha ritenuto di tener conto dei riflessi sul sistema economico della crisi di Alitalia ma anche di quelli che potrebbero derivare da altre situazioni di crisi in atto o potenziali, ben note al Governo, che dovranno essere affrontate, si auspica, dopo la positiva conclusione della vicenda Alitalia.

Ringrazia quindi la Presidenza e le Commissioni riunite per l'attenzione, ribadendo la disponibilità a fornire eventuali ulteriori chiarimenti eventualmente necessari.

Ha quindi la parola il ministro SCAJOLA, il quale sottolinea come il provvedimento in esame intervenga su una disciplina, qual è quella delle grandi imprese in crisi, di particolare sensibilità per gli interessi nazionali, come testimonia la vicenda Alitalia. Si tratta peraltro di un articolato che interessa non soltanto la compagnia aerea ma esprime la strategia dell'Esecutivo nei confronti dei grandi gruppi che versano in situazioni di crisi.

Grazie alle norme del decreto-legge si potrà procedere in modo più rapido alla risoluzione delle crisi aziendali nel rispetto delle esigenze di tutela dei risparmiatori e dei lavoratori e nell'ottica preferenziale di favorire la salvezza ed il rilancio delle realtà aziendali interessate.

Sottopone quindi alle Commissioni riunite una serie di dati che rappresentano lo stato delle grandi aziende in alcuni settori produttivi, con un impatto occupazionale, sia pure teorico, in caso di crisi pari a circa 74 mila posti di lavoro. Da quindi conto che negli ultimi due anni è stato possibile ricollocare utilmente circa 12 mila lavoratori coinvolti in situazioni di crisi attraverso l'impiego degli strumenti giuridici ordinari. La disciplina in esame invece fornisce nuovi mezzi per rispondere con efficacia all'emergenza in atto, così come ulteriori misure sono in fase di definizione e saranno oggetto di emendamenti governativi nel corso dell'esame. Ricorda quindi come il Governo parallelamente abbia predisposto un disegno di legge delega per giungere al più ampio e complessivo riassetto della disciplina delle crisi delle grandi imprese. L'obiettivo è quello di giungere alla risistemazione della complessa normativa che oggi interessa tali situazioni dopo 10 anni di esperienza applicativa che hanno palesato la necessità di procedere ad aggiustamenti, semplificazioni e miglioramenti.

La vicenda di Alitalia è soltanto una tra le realtà interessate dalla regolamentazione in esame. Grazie alla nuova normativa il Commissario potrà non soltanto operare interventi di ristrutturazione ma anche procedere alla cessione di complessi aziendali. Altra novità ha riguardato le società che operano nei settori pubblici essenziali, prevedendosi ulteriori deroghe volte a favorire il rilancio delle aziende interessate, contemperando altresì tutti gli interessi pubblici coinvolti. Ricorda quindi come a tutela dei dipendenti delle società in crisi sia stata prevista l'estensione temporale degli ammortizzatori sociali previsti, così come norme di salvaguardia interessano i piccoli azionisti.

Venendo quindi più specificatamente alla vicenda Alitalia, sottolinea come il ritiro dell'offerta da parte della CAI sia da addebitare alla posizione assunta da una parte dei sindacati. Quanto avvenuto è causa di fortissima preoccupazione visto che la situazione finanziaria della società non consente più alternative e, fatto salvo un esito positivo, peraltro poco prevedibile degli ultimi

tentativi in atto o un auspicabile ripensamento dei sindacati, il destino della compagnia appare segnato.

Fa quindi presente di aver adottato tutte le iniziative e provvedimenti che rientrano nella competenza del suo Dicastero, come per esempio la nomina del Presidente del Comitato di sorveglianza nella persona del dottor Monorchio, quella dell'*advisor*, così come ricorda di aver disposto il commissariamento di sei società del gruppo Alitalia.

Esclude quindi nel modo più assoluto che residui uno spazio per un intervento di salvataggio dello Stato in quanto a ciò osterebbe sia il diritto comunitario sia l'esigenza di tutela dei contribuenti italiani. Formula l'auspicio che si possa al più presto riprendere le trattative a fronte dell'unico accordo possibile, ricordando come sono pochissimi i giorni ancora a disposizione, a fronte delle scarse risorse disponibili e la prospettiva del venir meno dei permessi di volo.

Conclude, ricordando ancora una volta come il provvedimento in esame costituisca una anticipazione della più ampia disciplina che sarà contenuta nel disegno di legge delega di riforma della regolamentazione delle crisi delle grandi imprese.

Il senatore **ZANDA** (PD) sottolinea come maggioranza e opposizione abbiano in questo momento lo stesso obiettivo che è quello della salvezza di Alitalia nell'ambito di procedure corrette e trasparenti. Ritiene opportuno inoltre che il Ministro Scajola abbia ricordato come l'articolato in esame ha un ambito applicativo più ampio rispetto alla situazione di Alitalia, pur in presenza di norme dettate specificatamente per essa.

Considera quindi impressionanti i dati offerti dal Ministro che, sia pure in termini potenziali danno conto del rilievo che le crisi in atto e quelle che potrebbero determinarsi di qui a breve potranno avere sul sistema economico nel suo complesso ed in particolare per i lavoratori.

Chiede quindi al Ministro, con riferimento alle norme eccezionali in tema di concorrenza, se le stesse siano state pensate soltanto per Alitalia o se potranno avere applicazione anche in altre situazioni di crisi.

Quanto poi alla richiesta di manifestazioni di interesse del Commissario Fantozzi, che appare peraltro tardiva, si chiede se l'atteggiamento del Governo, ostinato nel ripetere che quella della CAI è l'unica offerta possibile, non possa configurare una turbativa di mercato, avendo senza dubbio determinato sconcerto tra i potenziali acquirenti. Da ultimo si chiede se il Ministro possa affermare che il cosiddetto esperto indipendente nominato per Alitalia possa ritenersi realmente tale in considerazione della presenza di esponenti della CAI nell'azionariato dell'esperto nominato.

Il senatore **BUBBICO** (PD) si sofferma sulle principali modifiche apportate dal decreto-legge in esame alla cosiddetta legge Marzano con particolare riguardo al settore dei servizi pubblici essenziali. In relazione al settore del trasporto aereo rileva che vi è uno spazio esiguo per un intervento pubblico che consenta il salvataggio della compagnia aerea di bandiera e richiama nuovamente il contenuto del comma 4-*sexies* introdotto dall'articolo 1, comma 10 del provvedimento d'urgenza, con particolare riguardo alle disposizioni che prorogano di sei mesi le licenze e le concessioni a favore delle società operanti nei servizi pubblici essenziali ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria.

Il senatore **VETRELLA** (PdL) ricorda che a partire dagli anni '60 vi è stata in Italia una progressiva perdita di competitività del settore chimico, farmaceutico e di quello siderurgico. Si sofferma quindi sulle ragioni che hanno portato all'abbandono da parte di Air France delle trattative avviate con Alitalia la scorsa primavera e dovute, a suo giudizio, alla difficoltà di dover trovare un accordo con nove diverse sigle sindacali. Sottolinea inoltre le difficoltà di dover attendere eventuali altre offerte che dovessero giungere dal mercato per l'acquisto della compagnia aerea in considerazione dello scarso tempo rimasto a causa dei noti problemi di cassa in cui versa Alitalia. A tale proposito evidenzia il rischio di un intervento da parte dell'ENAC che, al fine di garantire la sicurezza aerea, potrebbe sospendere le licenze di volo di Alitalia con il conseguente sblocco degli *slots* della compagnia stessa.

Il senatore **Marco FILIPPI** (PD) ricorda la recente audizione del Commissario europeo ai trasporti dinnanzi alle Commissioni competenti dei due rami del Parlamento in cui è stata prestata particolare attenzione alle procedure di vendita degli *asset* aziendali di Alitalia e alle modalità di assunzione dei lavoratori in esubero e si sofferma sulla mancanza, nel provvedimento d'urgenza, di specifiche misure accessorie a favore dei piccoli azionisti che hanno investito nella compagnia aerea di bandiera.

Il senatore **CICOLANI** (*PdL*), relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, dichiara di condividere le osservazioni del senatore Vetrella e ricorda come l'attività del Commissario straordinario è tesa alla valorizzazione degli *asset* aziendali in attesa che giungano eventuali manifestazioni di interesse per la compagnia aerea. Ricorda che le disponibilità finanziarie dell'azienda potranno garantire una operatività dei voli limitata solamente ad alcuni giorni e a tale proposito richiede alcuni chiarimenti al rappresentante del Governo sulla ipotesi di predisporre un altro prestito-ponte a favore dell'azienda.

Il senatore **GARRAFFA** (*PD*) si sofferma sul fatto che, allo stato attuale nessun imprenditore intende presentare un'offerta per acquisire la compagnia aerea di bandiera a causa delle recenti scelte politiche del Presidente del Consiglio dei ministri. A tale riguardo ritiene che il reale obiettivo del Primo ministro sia quello di addossare le responsabilità del fallimento della trattativa alla CGIL. Richiama l'attenzione sul fatto che i lavoratori in esubero, includendo gli addetti impiegati nel sistema aeroportuale, rischiano di essere superiori alle 60 mila unità. Ricorda infine che i duecento milioni di debiti di Alitalia nei confronti di Assaeroporti rischiano di gravare eccessivamente sulle piccole realtà aeroportuali.

Il senatore **DE TONI** (*IdV*) richiama l'attenzione sulla inopportunità di addossare la responsabilità del fallimento della trattativa ad alcune organizzazioni sindacali ed evidenzia che il provvedimento di urgenza, predisposto come intervento *ad hoc* risulta non rispettoso del dettato costituzionale.

Il ministro SCAJOLA ripercorre la difficile situazione di fronte alla quale si è trovato il Governo nella vicenda Alitalia, che dura ormai da più di quindici anni, e in cui sono ravvisabili diverse responsabilità politiche. Ritiene opportuno, in tali circostanze, avere un atteggiamento maggiormente improntato alla serenità nei giudizi ed evidenzia come un imprenditore privato che decide di investire i propri capitali procede a delle valutazioni circa le dimensioni dell'azienda in cui intende investire e le prospettive future. Per tali ragioni la compagnia Air France ha evidentemente ritirato la propria offerta una volta venute meno le condizioni che l'avevano portata a presentare un piano di offerta. Si sofferma altresì sulla impossibilità di predisporre un ulteriore prestito-ponte a favore della compagnia aerea di bandiera ed evidenzia che se vi fosse stato qualche altro soggetto interessato all'acquisto di Alitalia, il Commissario straordinario non avrebbe avuto la necessità di pubblicare un invito di offerta. Sottolinea pertanto che l'unica possibilità era quella rappresentata dalla cordata di imprenditori che, attraverso la CAI, hanno formulato la proposta successivamente ritirata per il mancato accordo con i sindacati. In relazione al provvedimento d'urgenza osserva che il decreto-legge potrebbe essere applicato a tutte le aziende che presentano i requisiti previsti dal decreto stesso ed evidenzia come non vi sia un conflitto di interessi tra l'*advisor*, individuato per la valutazione di Alitalia, e gli imprenditori che costituiscono la cordata poiché le partecipazioni bancarie di alcuni imprenditori risultano limitate. Auspica da ultimo una maggiore collaborazione di tutti i soggetti coinvolti nella rivenda Alitalia a partire dalle organizzazioni sindacali.

Il presidente della 8<sup>a</sup> Commissione **GRILLO** ringrazia il ministro Scajola per essere intervenuto dinnanzi alle Commissioni 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> riunite.

Dopo un breve intervento sull'ordine dei lavori del senatore **ZANDA** (*PD*) al quale fornisce alcune precisazioni il presidente della 8<sup>a</sup> Commissione **GRILLO**, interviene il ministro SACCONI soffermandosi sulle parti del provvedimento d'urgenza relative alla tutela del reddito dei lavoratori delle imprese del comparto aereo sottoposte ad amministrazione straordinaria. Osserva che il decreto-legge assicura lo strumento degli ammortizzatori sociali a prescindere dall'età, dal territorio di appartenenza del lavoratore nonché dall'aver eventualmente usufruito in precedenza della cassa integrazione guadagni e ricorda che l'apposito fondo ricavato sui diritti di volo dispone attualmente di una dotazione di circa 20 milioni di euro a cui debbono aggiungersi 37 milioni di euro di un trasferimento in atto per un totale complessivo di 57 milioni di euro. Tali dotazioni tuttavia non saranno probabilmente sufficienti a garantire a tutti i dipendenti dell'Alitalia un trattamento di disoccupazione pari all'80 per cento della loro attuale retribuzione. Richiama, quindi, l'importanza di aver confermato gli incentivi per gli imprenditori che procedono al reimpiego dei lavoratori messi in mobilità, pur nel rispetto del principio della discontinuità, così come richiesto dall'Unione europea. Illustra un ipotetico piano di impiego dei lavoratori di Alitalia ispirato al principio del cosiddetto *welfare to work* e ricorda i principali contenuti dell'accordo quadro sottoscritto dalla CAI e dalle

organizzazioni sindacali CGIL, CISL, UIL, UGL ed ANPAC. A tale proposito, evidenzia che è stata predisposta a favore dei lavoratori messi in mobilità una robusta rete protettiva volta ad operare anche nel caso in cui il lavoratore in mobilità presti un periodo di lavoro a seguito di un contratto a tempo determinato o in conseguenza di un contratto a tempo indeterminato che dovesse successivamente cessare senza colpa da parte del lavoratore. Assicura infine che per i piloti dell'Alitalia si erano trovate delle ipotesi di accordo per salvaguardare le loro specifiche professionalità ed evidenzia che il Governo presenterà eventuali proposte emendative al provvedimento d'urgenza che dovessero essere successive solo nel caso in cui si dovesse riuscire a raggiungere una nuova intesa tra la CAI e le organizzazioni sindacali.

Il senatore **VIMERCATI** (PD) pur riconoscendo che il decreto-legge in esame prevede alcuni importanti ammortizzatori sociali per i dipendenti delle imprese del comparto aereo sottoposte ad amministrazione straordinaria, rileva che vi è un numero imprecisato di lavoratori precari dipendenti di Alitalia per i quali richiede al ministro quali misure si intendono adottare. Si sofferma altresì sulle gravi conseguenze che potrebbero derivare dalla crisi in atto al personale degli aeroporti, della compagnia aerea Air One e di tutti i dipendenti dell'indotto.

La senatrice **BUGNANO** (IdV) richiede alcune precisazioni al ministro Sacconi in merito alle misure del *welfare to work* da lui richiamate e su eventuali incentivi previsti a favore dei prepensionamenti.

La senatrice **DONAGGIO** (PD) si sofferma sull'importanza di conoscere il numero esatto degli esuberanti previsti suddivisi tra il personale di volo e il personale di terra con particolare riguardo al settore della manutenzione pesante, nonché dei lavoratori che prestano servizio indirettamente per Alitalia e di coloro che sono occupati nelle sedi all'estero. Ricorda inoltre che un recente studio della Camera di commercio di Roma ha stimato che la perdita occupazionale dell'intera area romana sarà pari a circa 30 mila lavoratori ed osserva che il provvedimento d'urgenza rischia di addossare i debiti della compagnia aerea Air One ai contribuenti. Evidenzia da ultimo l'opportunità di pensare ad un reimpiego del personale Alitalia maggiormente qualificato nel comparto pubblico.

Il ministro SACCONI evidenzia che il venir meno dell'offerta da parte della CAI non consente di quantificare esattamente gli esuberanti previsti con particolare riguardo anche alle attività di cargo e manutenzione pesante. Ricorda che il commissario straordinario ha ricevuto alcune offerte per la società Cargo ed alcune altre società controllate da Alitalia e che, in caso di conclusione positiva, è possibile prefigurare un reimpiego dei lavoratori alle dipendenze di tali società. Ricorda inoltre che nell'accordo quadro, da lui richiamato in precedenza, si era riusciti ad includere all'interno del perimetro aziendale i lavoratori dei *call center*, dei sistemi informatici e delle attività carrellisti. Osserva che, pur non essendovi nell'accordo quadro sottoscritto, uno specifico riferimento ai lavoratori dell'indotto, vi sarà un impegno nel coinvolgimento delle regioni per garantire degli strumenti di tutela per tali lavoratori. In merito alle considerazioni sui lavoratori precari, rilevato che ogni compagnia aerea ha bisogno di un determinato numero di lavoratori stagionali, assicura che gli ammortizzatori sociali, in base ai principi dell'ordinamento, potranno essere erogati solo per il periodo restante dei contratti di lavoro a tempo determinato. Assicura che per i piloti sarà predisposto un programma specifico per garantirne un rapido inserimento nel mercato del lavoro ed esclude nella maniera più assoluta la possibilità di reimpiegare i lavoratori di Alitalia nella pubblica amministrazione all'interno della quale si può accedere, come previsto dalla Costituzione, attraverso un concorso pubblico.

Il senatore **ZANDA** (PD) ricorda la recente intervista dell'onorevole Bertinotti in cui si evidenziava come, a differenza delle normali trattative sindacali in cui un'azienda e le relative organizzazioni possono anche non raggiungere un accordo, nel caso di Alitalia il metodo seguito è stato assolutamente differente. La CAI infatti ha richiesto, per il mantenimento della propria offerta, il previo accordo di tutti i sindacati.

Il ministro SACCONI ricorda che la condizione ricordata dal senatore Zanda era stata richiesta dall'amministratore delegato del gruppo Bancaintesa ed evidenzia come il carattere pubblico della società Alitalia ha, per molti anni, portato a delle anomalie sindacali che comportano un costo annuo pari a circa 13 milioni di euro. Ricorda, infine, le principali difficoltà che si è dovuto affrontare nel corso delle trattative con particolare riguardo al numero dei piloti da assumere in

base al nuovo piano industriale e sul contenuto del contratto collettivo del quale vengono definite solo le principali linee rispetto al precedente contratto vigente per i lavoratori dell'Alitalia.

Dopo una richiesta di chiarimento della senatrice [DONAGGIO](#) (PD), in merito agli stanziamenti previsti nella scorsa legge finanziaria a cui risponde il ministro SACCONI, il presidente della 10ª Commissione [CURSI](#), ringraziato il Ministro per il suo intervento, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

*La seduta termina alle ore 17.*

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MERCOLEDÌ 24 SETTEMBRE 2008  
**5<sup>a</sup> Seduta (antimeridiana)**

*Presidenza del Presidente della 8<sup>a</sup> Commissione*

**GRILLO**

*indi del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*

**CURSI**

*La seduta inizia alle ore 8,55.*

*IN SEDE REFERENTE*

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**

(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta di ieri.

Il presidente **GRILLO** avverte che, in relazione agli emendamenti che sono stati presentati, è necessario attendere, per procedere con le votazioni, che le Commissioni 1<sup>a</sup>, 5<sup>a</sup> e 14<sup>a</sup> si esprimano in sede consultiva.

Il senatore **STIFFONI** (*LNP*), intervenendo sull'ordine dei lavori, invita la Presidenza a tener conto dell'eventuale conclusione anticipata della seduta pomeridiana odierna dell'Assemblea, auspicando, per tale eventualità, una anticipazione della prevista seduta notturna delle Commissioni riunite.

Dopo che il presidente **GRILLO** ha dichiarato di condividere l'esigenza rappresentata dal senatore Stiffoni della quale, assicura, si terrà conto per eventuali variazioni nella programmazione dei lavori odierni, ha la parola la senatrice **DONAGGIO** (*PD*) per richiamare l'attenzione sulle reali cause della crisi della compagnia aerea di bandiera.

In primo luogo ricorda le dimissioni, dopo soli sei mesi, del Ministro degli esteri del primo Governo Berlusconi, onorevole Ruggiero, che furono motivate principalmente dalla volontà dell'Esecutivo di allora di ritirarsi dal progetto Airbus, che avrebbe visto l'Italia e la sua compagnia aerea condividere con Francia e Germania, ed i rispettivi vettori, un progetto industriale dalle notevoli prospettive e ricadute strategiche. L'adesione a tale iniziativa avrebbe permesso di attribuire ad Alitalia un ruolo primario, sostanzialmente paritario con gli altri *players* interessati, dalle notevoli implicazioni, anche rispetto alle operazioni di concentrazione che sono poi seguite nel settore, nell'ambito del più generale processo di liberalizzazione avviato.

Altra occasione perduta, è riferibile alla risoluzione dell'accordo tra Alitalia e KLM per ragioni legate allo sviluppo di Malpensa che avrebbe avuto certamente un ruolo determinante nell'attuazione dell'accordo. Si perse quindi un'ulteriore possibilità di straordinaria importanza, non volendosi riconsiderare l'operatività degli aeroporti di Linate e di Fiumicino che inevitabilmente avrebbero risentito della creazione di Malpensa come *hub* di dimensione europea. Un rammarico che risulta accresciuto dalla posizione di forza in cui versava allora la compagnia aerea di bandiera che poteva vantare una notevole liquidità e che certamente avrebbe tratto vantaggio dal perfezionamento dell'alleanza.

La terza grande occasione persa è stata rappresentata dalla possibile cessione ad Air France che, ove perfezionata, avrebbe non soltanto evitato la situazione attuale ma soprattutto la distinzione, di cui oggi si parla, tra la cosiddetta *bad and good company*. Anche per questo la maggioranza ha la responsabilità di aver voluto impedire un'alleanza strategica con la compagnia aerea francese in nome di una presunta esigenza di italianità.

Dichiara quindi di non comprendere del tutto la posizione assunta dai piloti nella vertenza, visto che gli stessi ben difficilmente avranno problemi di ricollocazione e comunque non sembra abbiano tenuto nel dovuto conto l'esigenza di non trattenersi in servizio attivo oltre una certa età, anche per profili legati alla sicurezza, come il disastro aereo di Hong Kong dimostrerebbe.

Quanto al provvedimento in esame, osserva come lo stesso si caratterizzi per un'alterazione del complesso delle regole vigenti per la gestione della crisi di grandi imprese, con l'effetto peraltro di scaricare sui contribuenti i costi del dissesto che, nel caso di specie, ammonterebbero a circa un miliardo e settecento milioni di euro.

Occorre poi fare chiarezza sulla posizione di Air One: ben sette società di gestione degli aeroporti nazionali hanno diffidato tale compagnia, invitandola a procedere al più presto agli ingenti pagamenti dovuti. E' evidente che Air One ha grande interesse al progetto CAI, potendo ripianare i suoi debiti con gli attesi utili che dovrebbero derivare dalla gestione del nuovo operatore. La realtà è che si sta facendo una compagnia "di bandierina" scaricando sui cittadini tutta una serie di costi che certo non potranno condurre alle politiche di riduzione della pressione fiscale tanto preannunciate dal Governo. Non si sta facendo un'opera di salvataggio ma in realtà si sta spogliando, per così dire, un cadavere, con l'obiettivo unico di assecondare gli interessi delle grandi *lobbies* imprenditoriali, come peraltro confermato da quanto emerso nel corso delle audizioni svolte nella giornata di ieri.

Anche l'atteggiamento che la maggioranza ha avuto nei confronti della CGIL è inaccettabile, non potendosi condividere l'affermazione che il sindacato si starebbe comportando come parte del sistema politico, quando invece è necessario non interferire nell'esercizio delle libertà sindacali.

Con riferimento alle previsioni del decreto in esame che interessano le imprese operanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, ritiene necessario ristabilire le regole del mercato che vanno assicurate anche per la soluzione di altre crisi potenziali, come ad esempio quella che potrebbe riguardare il trasporto ferroviario, caratterizzato da un'esposizione debitoria di 7 miliardi di euro a fronte di un solo miliardo di capitalizzazione.

Quanto ad Alitalia, la soluzione della vicenda non potrà certo essere il fallimento, anche perché la società ha molti beni che dovrebbero essere offerti in garanzia per ottenere nuova liquidità ed assicurare la continuità dell'esercizio in modo da poter permettere l'effettuazione di una vera e propria gara, quale certo non può ritenersi la sollecitazione alla manifestazione di interesse promossa solo nelle ultime ore dal commissario Fantozzi. In proposito viene da chiedersi come si possano ragionevolmente attendere offerte a fronte delle ben note dichiarazioni dell'Esecutivo a favore della CAI.

E' necessario che tutti i soggetti interessati dimostrino di avere senso di responsabilità anche perché, come stimato dalle Camere del Commercio, dal dissesto di Alitalia deriverebbe nell'indotto una ricaduta in termini occupazionali di oltre 30 mila posti di lavoro.

Dopo aver rimarcato la correttezza dell'operato del Governo presieduto dall'onorevole Prodi nell'ambito della vicenda Air France, invita ad uscire dalla situazione di stallo in cui oggi ci si trova, con il ripristino delle regole ed assicurando un approccio trasparente quale solo modo per poter giungere ad una conclusione accettabile della vicenda.

Il senatore [MURA](#) (*LNP*) condivide le preoccupazioni da più parti espresse circa le gravi ricadute che l'eventuale fallimento di Alitalia determinerebbe sul sistema economico. Esprime nel contempo stupore per le critiche espresse, in termini generali, al Governo laddove invece non sembrano rinvenirsi dal dibattito posizioni decisamente contrarie all'impostazione del provvedimento in esame. Sottolinea quindi come ciò che interessa la sua parte politica sia assicurare una concreta prospettiva di sviluppo al sistema aeroportuale nazionale, anche in considerazione dell'importanza che il turismo ha in Italia.

Dopo aver ricordato come sia ben nota la posizione della Lega Nord a proposito di Malpensa, giudica oggi prioritario dare una soluzione tempestiva alla crisi del gruppo Alitalia per salvare i posti di lavoro ed evitare i riflessi che l'irreversibilità del dissesto potrebbe avere sul sistema economico di riferimento. E' pur vero che sono stati fatti errori dai governi che si sono succeduti nonché dal *management* di Alitalia, ma è indubbio che l'Esecutivo sta ponendo in essere tutti i possibili tentativi per la positiva soluzione della vertenza nella convinzione che un paese come l'Italia, caratterizzato da una forte propensione turistica, non possa rinunciare ad avere una gestione diretta del servizio di trasporto aereo.

La prospettiva della organizzazione a Milano dell' *expo* universale offrirà inoltre un'ulteriore occasione per la ridefinizione della piattaforma aeroportuale in particolare nel nord Italia.

Ritiene quindi necessario, anche alla luce di quanto rappresentato alle Commissioni riunite dai vertici dell'ENAC a proposito degli *slot*, evitare che si determini un vero assalto alla diligenza, essendo gli *slot* un patrimonio del Paese.

Conclude auspicando la positiva risoluzione della crisi del Gruppo Alitalia, anche al fine di evitare che il mercato aereo nazionale possa essere oggetto degli indiscriminati appetiti delle più svariate compagnie interessate.

Il senatore **CAGNIN** (*LNP*) rileva che gli ultimi eventi della vicenda Alitalia, a partire dal ritiro della proposta di offerta da parte della CAI, hanno messo in luce come una parte delle organizzazioni sindacali non abbia compreso che la proposta di offerta pervenuta rappresentava l'unica via percorribile. Ricorda che a partire dalla fine degli anni '90 i debiti accumulati dalla compagnia aerea di bandiera sono stati sempre ripianati dallo Stato e questo non ha consentito alla società di confrontarsi con una realtà di mercato predisponendo adeguati progetti concorrenziali. Si sofferma sulla contrarietà del proprio Gruppo ad una ipotesi di nazionalizzazione dell'Alitalia che in futuro sarà invece chiamata a rispettare le regole di mercato senza interventi da parte dello Stato.

Il senatore **MESSINA** (*PdL*), ad integrazione dell'intervento già svolto nella seduta del 18 settembre scorso, ricorda le ragioni che hanno portato la società KLM a recedere, alla fine degli anni '90, dall'accordo sottoscritto con la compagnia aerea di bandiera. In relazione alle osservazioni della senatrice Donaggio, rileva che Alitalia non risulta proprietaria di beni immobili così rilevanti da garantire una erogazione di credito consistente da parte delle banche.

Il presidente della 10<sup>a</sup> Commissione **CURSI**, nessun altro chiedendo di intervenire, dichiara chiusa la discussione generale.

Il senatore **PARAVIA** (*PdL*), relatore per la 10<sup>a</sup> Commissione, osserva che la maggior parte dei senatori intervenuti nella discussione generale hanno ripercorso da un punto di vista storico, le diverse tappe che hanno portato all'attuale situazione di crisi di Alitalia. Rinuncia pertanto alla replica, preferendo svolgere le proprie osservazioni esprimendo i pareri sugli emendamenti presentati.

Si associa il relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, senatore **CICOLANI**.

Il presidente **CURSI** avverte che si passerà all'esame delle proposte emendative e degli ordini del giorno presentati al disegno di legge n. 999 (pubblicati in allegato al resoconto della seduta odierna) che sono poi dati per illustrati dai rispettivi presentatori.

Il senatore **RANUCCI** (*PD*) richiede alcuni chiarimenti ai relatori sull'emendamento 3.12.

Il senatore **CICOLANI** (*PdL*), relatore per la 8<sup>a</sup> Commissione, precisa che l'emendamento 3.12 è volto a garantire una sollecita operatività del fondo previsto dall'articolo 1, comma 345-*bis* della legge n. 266 del 2005, al fine di tutelare maggiormente i piccoli risparmiatori che hanno investito in titoli Alitalia.

Il presidente della 10<sup>a</sup> Commissione **CURSI** rinvia il seguito dell'esame alla seduta pomeridiana prevista per le ore 14.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

*La seduta termina alle ore 9,35.*

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MERCOLEDÌ 24 SETTEMBRE 2008  
**6<sup>a</sup> Seduta (pomeridiana)**

*Presidenza del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*  
**CURSI**

*Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Martinat.*

*La seduta inizia alle ore 14,10*

*IN SEDE REFERENTE*

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**

(Seguito dell'esame e rinvio)

Riprende l'esame sospeso nella seduta antimeridiana odierna.

Il senatore **CICOLANI** (*PdL*), relatore per l'8<sup>a</sup> Commissione, esprime parere contrario sull'ordine del giorno G/999/1/8 e 10, pur manifestando una disponibilità se il Governo volesse accoglierlo eventualmente come raccomandazione, nonché parere contrario sull'ordine del giorno G/999/2/8 e 10.

Esprime invece parere favorevole sugli emendamenti 1.5, 1.6, 1.16, 1.21, 1.37 e 1.38. Invita i presentatori dell'emendamento 2.4 a trasfonderne il contenuto in un ordine del giorno esprimendo altrimenti parere contrario. Esprime infine parere contrario sulle restanti proposte emendative presentate.

Il sottosegretario **MARTINAT** esprime parere conforme ai pareri formulati dal senatore Cicolani, nonché sulle proposte emendative dei relatori.

Il seguito dell'esame è quindi rinviato.

**SCONVOCAZIONE DELLA ODIERNA SEDUTA NOTTURNA E DELLE SEDUTE PREVISTE PER LA GIORNATA DI DOMANI**

Il presidente **CURSI** avverte che la seduta notturna delle Commissioni riunite 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> prevista per le ore 21 di oggi non avrà luogo.

Informa altresì le Commissioni riunite che le sedute previste alle ore 8.30 e alle ore 15.30 di domani non avranno luogo.

Le Commissioni riunite prendono atto.

*La seduta termina alle ore 14,25.*

## ORDINI DEL GIORNO ED EMENDAMENTI AL DISEGNO DI LEGGE

N° 999

**G/999/1/8 e 10**

VIMERCATI, BOSONE, ADAMO, BASSOLI, ROILO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi; premesso che,

la crisi di Alitalia ha già danneggiato pesantemente il sistema aeroportuale milanese; il *dehubbing* di Malpensa ha infatti ridotto fortemente il traffico passeggeri ed ha messo in discussione il ruolo dello scalo varesino quale grande aeroporto internazionale ed intercontinentale;

l'aggravamento della crisi e le ipotesi di soluzione in discussione hanno, inoltre, determinato minacce di forte ridimensionamento dell'aeroporto di Linate;

ritenuto che:

Milano e la Lombardia non possono, anche e in particolare, nella prospettiva di Expo 2015, vedere declassato sia il ruolo di Malpensa che quello di Linate;

il declassamento del ruolo di Malpensa produrrebbe un danno ingente alle prospettive di sviluppo del territorio circostante e dell'intera regione;

la destinazione di Linate all'unico ruolo di stazione della navetta Milano-Roma porterebbe ad una competizione perdente con la nuova linea dell'alta velocità ferroviaria che dal 2009 collegherà Milano a Roma in 2 ore e 59 minuti e comporterebbe la perdita del ruolo di *city airport* che Linate oggi svolge proficuamente a vantaggio del sistema economico milanese e lombardo,

impegna il Governo:

ad attuare un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia, al fine di razionalizzare l'uso delle attuali strutture e di dare un servizio migliore ai tanti utenti della classe *business* e non, oggi costretti a partire da altri scali europei per raggiungere le destinazioni intercontinentali;

a negoziare o rinegoziare il più presto possibile, anche alla luce degli effetti del protocollo «*open skies*» siglato da Stati Uniti e Unione europea per liberalizzare i trasporti merci e passeggeri nel cielo sopra l'oceano Atlantico, accordi bilaterali con i Paesi esteri interessati a utilizzare attivamente lo scalo di Malpensa, così da consentire a questo di ampliare il suo portafoglio voli;

a sostenere un congruo piano di investimenti sia interni (realizzazione di un terzo satellite, *restyling* del *terminal 2* ora impiegato per le attività *low cost*, adeguamento dell'impianto di smistamento bagagli e dello scalo merci, collegamento ferroviario tra il *terminal 1* e il *terminal 2*), sia esterni (collegamento tra la rete delle Ferrovie Nord Milano e la rete ferroviaria nazionale nella stazione di Milano Centrale, collegamento con la linea Alta Velocità Torino-Milano-Venezia, aumento della frequenza delle corse delle Ferrovie Nord Milano da un treno ogni mezz'ora a uno ogni 15 minuti, incremento dei collegamenti autobus dai centri minori gravitanti su Malpensa) allo scalo, così da renderlo attrattivo e conveniente rispetto agli aeroporti concorrenti;

a garantire un opportuno sostegno ai lavoratori colpiti da situazioni di crisi occupazionale nel corso della complessa e difficile fase di rilancio dello scalo, partendo da un appropriato ricorso alle risorse finanziarie e agli strumenti di intervento previsti dall'ultima legge finanziaria;

a confermare l'attuale ruolo di Linate per consentire a Milano e alla Lombardia di lavorare con successo alla preparazione di Expo 2015.

**G/999/2/8 e 10**

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi; premesso che:

l'aggravarsi della crisi Alitalia rischia di determinare un danno irreparabile per il trasporto aereo italiano, con conseguenze drammatiche per i 20.000 lavoratori coinvolti;

la crisi di Alitalia ha prodotto e produrrà nei prossimi mesi grave pregiudizio al sistema aeroportuale italiano, coinvolgendo importanti sistemi regionali di rilievo nazionale e con pesanti ripercussioni sugli aeroporti di Roma e di Milano, città che rischiano di essere private di efficienti connessioni aeree nazionali, internazionali ed intercontinentali;

tenuto conto che:

il sistema turistico, vitale per l'economia italiana, ne uscirebbe pesantemente colpito;

il sistema delle imprese verrebbe fortemente ostacolato nello sviluppo dei rapporti con i mercati mondiali,

impegna il Governo:

a prendere una forte iniziativa volta alla ripresa delle trattative improvvisamente interrotte nei giorni scorsi, invitando la Cai a fare un passo in avanti verso le posizioni espresse dai sindacati;

ad attivarsi per ricercare un *partner* straniero che consenta alla nuova compagnia di bandiera di disporre di rotte internazionali ed intercontinentali all'altezza delle esigenze dei cittadini e delle imprese italiane;

a disporre tutti i provvedimenti necessari per affrontare la crisi occupazionale generata dalla vicenda di Alitalia nel personale degli aeroporti e nell'indotto.

## Art. 1

### 1.1

I Relatori

**Al comma 1, sostituire le parole:** «"di cui all'articolo 27, comma 2," sono inserite le seguenti: "lettera a), ovvero"» **con le seguenti:** «"decreto legislativo n. 270," sono inserite le seguenti: "ovvero del programma di cessione dei complessi aziendali, di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), del medesimo decreto,"».

### 1.2

I Relatori

**Al comma 3, sostituire le parole:** «è aggiunto, in fine il seguente periodo» **con le seguenti:** «sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi».

### 1.3

CARUSO, BUTTI

**All'articolo 1, al comma 3, sostituire le parole da:** «Per le società operanti nel settore» **fino a:** «delle finalità della presente procedura» **con le seguenti:** «Nei casi in cui vengano in rilievo preminenti interessi pubblici anche in relazione all'esigenza di tutela di diritti costituzionalmente garantiti, quali quelli alla vita, alla sicurezza, alle libertà di circolazione e di comunicazione, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria delle imprese di cui all'articolo 1 è disposta dal Presidente del Consiglio dei Ministri, con decreto che, nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 38 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, nomina il commissario, ne determina il compenso e fissa le altre condizioni dell'incarico. Il decreto può prescrivere il compimento di atti necessari e fissare criteri per il compimento delle finalità della procedura.».

### 1.4

CARUSO, BUTTI

**Al comma 3, sostituire le parole da:** «Per le società operanti nel settore» **fino a:** «delle finalità della presente procedura» **con le seguenti:** «Nei casi in cui vengano in rilievo preminenti interessi pubblici anche in relazione all'esigenza di tutela di diritti costituzionalmente garantiti, quali quelli alla vita, alla sicurezza, alle libertà di circolazione e di comunicazione, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria delle imprese di cui all'articolo 1 è disposta dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico, con decreto che, nel rispetto delle previsioni di cui all'articolo 38 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, nomina il commissario, ne determina il compenso e fissa le altre condizioni dell'incarico. Il decreto può prescrivere il compimento di atti necessari e fissare criteri per il compimento delle finalità della procedura.».

### 1.5

CARUSO, BUTTI

**Al comma 3, sostituire le parole:** «Per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali» **con le seguenti:** «Per le imprese di cui all'articolo 1, comma 1 operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali di cui all'articolo 1 della legge 12 giugno 1990, n. 146».

1.6

CARUSO, BUTTI

*Al comma 3, sostituire le parole: «società operanti» con le seguenti: «imprese operanti».*

*Conseguentemente al comma 10, al capoverso 4-quater, sostituire le parole: «alle società» con le seguenti: «alle imprese» e al capoverso 4-sexies, sostituire le parole: «delle società» e «tali società» rispettivamente con le seguenti: «delle imprese» e «tali imprese».*

1.7

DE TONI, BUGNANO

*Al comma 3, dopo le parole: «servizi pubblici essenziali» aggiungere le seguenti: «come definiti dall'articolo 1, comma 1, della legge 12 giugno 1990, n. 146».*

1.8

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 3, dopo le parole: «nei servizi pubblici essenziali,» aggiungere le seguenti: «fatta eccezione per quelle operanti nei settori ferroviario, delle telecomunicazioni e del trasporto pubblico locale,».*

1.9

BUBBICO, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 3, dopo le parole: «del relativo compenso,» sopprimere le seguenti: «ivi incluse le altre condizioni dell'incarico anche in deroga alla vigente normativa in materia» e dopo le parole: «sono disposte con decreto» sopprimere le seguenti: «del Presidente del Consiglio dei Ministri o».*

1.10

CARUSO, BUTTI

*Al comma 3, sostituire le parole: «con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro dello sviluppo economico» con le seguenti: «con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri,».*

1.11

CARUSO, BUTTI

*Al comma 3, sostituire le parole: «con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro dello sviluppo economico» con le seguenti: «con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro dello sviluppo economico,».*

1.12

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 3, sopprimere le seguenti parole: «Tale decreto può prescrivere il compimento di atti necessari al conseguimento delle finalità della procedura».*

1.13

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 5 sopprimere la parola: «sostanzialmente».*

1.14

DE TONI, BUGNANO

*Sopprimere il comma 9.*

1.15

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 10, sopprimere i capoversi 4-quater e 4-quinquies.*

1.16

ZANETTA, GALLO, VETRELLA

*Al comma 10, capoverso 4-quater, dopo le parole: «principi di trasparenza» inserire le seguenti: «e non discriminazione».*

**1.17**

BUBBICO, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, primo periodo, sostituire le parole: «a trattativa privata» con le seguenti: «con procedure di evidenza pubblica».*

*Conseguentemente, dopo il secondo periodo aggiungere il seguente: «Si aggiudica la società il soggetto che formula l'offerta più vantaggiosa».*

**1.18**

DE TONI, BUGNANO

*Al comma 10, capoverso 4-quater, sostituire le parole: «, a trattativa privata,» con le seguenti: «, mediante procedure competitive ad evidenza pubblica nel rispetto della disciplina dell'Unione Europea,».*

**1.19**

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, primo periodo, sostituire le parole: «a trattativa privata» con le seguenti: «con procedure di evidenza pubblica».*

**1.20**

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, sopprimere le seguenti parole: «nel medio periodo».*

**1.21**

CARUSO, BUTTI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, sostituire le parole: «nonché dai trattati sottoscritti dall'Italia» con le seguenti: «nonché dall'ordinamento comunitario e dai trattati sottoscritti dall'Italia».*

**1.22**

CARUSO, BUTTI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, sostituire le parole da: «come risultante da perizia effettuata da primaria istituzione finanziaria» fino alle parole: «dello sviluppo economico» con le seguenti: «come attestato da perizia effettuata da un esperto indipendente da individuarsi tra banche di comprovata esperienza con decreto del Ministro dello sviluppo economico».*

**1.23**

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, secondo periodo, sostituire le parole: «come risultante da perizia effettuata da primaria istituzione finanziaria con funzione di esperto indipendente» con le seguenti: «come risultante da perizia effettuata da un CTU del tribunale competente».*

**1.24**

ZANETTA, GALLO, VETRELLA

*Al comma 10, capoverso 4 quater, dopo il periodo che si conclude con le parole: «individuata con Decreto del Ministro dello Sviluppo Economico» aggiungere le seguenti: «inoltre, ove sia richiesto dalla Commissione Europea, potrà essere nominato un soggetto fiduciario indipendente al fine di verificare la corretta attuazione delle operazioni regolate dal presente paragrafo».*

1.25

BUBBICO, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, dopo il secondo periodo aggiungere il seguente: «Il prezzo base di cessione è determinato dai periti con forme e valutazioni adeguate alla natura dei beni e finalizzato al migliore realizzo.*

1.26

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 10, capoverso 4-quater, sopprimere l'ultimo periodo.*

1.27

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, sopprimere il capoverso 4-quinquies.*

1.28

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, sostituire il capoverso 4-quinquies con il seguente:*

*«4-quinquies. Con riferimento alle imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, le operazioni di concentrazione connesse o contestuali o comunque previste nel programma debitamente autorizzato di cui al comma 1 dell'articolo 5, pur rispondendo a preminenti interessi generali, non sono escluse dalla necessità di autorizzazione di cui alla legge 10 ottobre 1990, n. 287. L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, con propria deliberazione adottata entro trenta giorni dalla comunicazione dell'operazione, prescrive le misure comportamentali idonee a prevenire il rischio di imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori, in conseguenza dell'operazione. In caso di inottemperanza si applicano le sanzioni di cui all'articolo 19 della citata legge n. 287 del 1990. Conformemente alle disposizioni del regolamento(CE) 139/2004, le operazioni di concentrazione che ricadessero nell'ambito di applicazione della normativa europea debbono essere notificate preventivamente alla Commissione Europea»:*

1.29

BUBBICO, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quinquies, sostituire le parole: «rispondono a preminenti interessi generali e sono escluse dalla necessità dell'autorizzazione» con le seguenti: «sono sottoposte all'autorizzazione».*

1.30

DE TONI, BUGNANO

*Al comma 10, paragrafo 4-quinquies, al terzo periodo, dopo le parole: «integrazioni ritenute necessarie» inserire le seguenti: «e trasmette tempestivamente il contenuto di tali misure alle Commissioni parlamentari».*

1.31

ZANETTA, GALLO, VETRELLA

*Al comma 10, capoverso 4 quinquies, sopprimere le parole: «definisce altresì il termine, comunque non inferiore a tre anni, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinate si devono cessare».*

1.32

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 10, paragrafo 4-quinquies, al terzo periodo, sostituire le parole: «definisce altresì il termine, comunque non inferiore a tre anni, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinate si devono cessare.» con le seguenti: «definisce altresì, previa autorizzazione della Commissione europea, il termine, comunque non superiore a tre anni, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi devono cessare».*

### 1.33

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-quinquies, sostituire le parole: «comunque non inferiore a tre anni» con le seguenti: «non superiore ad un anno».*

### 1.34

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 10, al paragrafo 4-quinquies, al terzo periodo, sostituire le parole: «non inferiore a tre anni» con le seguenti: «non superiore a diciotto mesi».*

### 1.35

DE TONI, BUGNANO

*Al comma 10, al paragrafo 4-quinquies, al terzo periodo, sostituire le parole: «non inferiore a tre anni» con le seguenti: «non superiore a due anni».*

### 1.36

BUGNANO, DE TONI

*Al comma 10, al paragrafo 4-quinquies, al terzo periodo, sostituire le parole: «non inferiore a tre anni» con le seguenti: «non superiore a tre anni».*

### 1.37

ZANETTA, GALLO, CASOLI

*Al comma 10, capoverso 4 -quinquies, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «Il presente comma si applica alle operazioni effettuate entro il 30 giugno 2009.».*

### 1.38

CARUSO, BUTTI

*Al comma 10, capoverso 4-sexies, sostituire le parole: «L'ammissione» con le seguenti: «Fermo restando il rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario e dagli obblighi internazionali, l'ammissione».*

### 1.39

I Relatori

*Al comma 10, capoverso 4-sexies, sostituire le parole: «data di entrata in vigore del presente decreto» con le seguenti: «data di entrata in vigore della presente disposizione».*

### 1.40

BUBBICO, MARCO FILIPPI, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 10, capoverso 4-sexies, primo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «qualora l'azienda assicuri i requisiti operativi propri dell'attività di riferimento».*

### 1.41

CARUSO, BUTTI

*Al comma 12, sostituire le parole: «di cui all'articolo 13 del decreto legislativo n. 270 del 1999» con le seguenti: «di cui al comma 1 dell'articolo 2».*

### 1.42

I Relatori

*Al comma 13, capoverso 2-ter, ultimo periodo, sostituire le parole: «Cassa integrazioni», con le seguenti: «cassa integrazione».*

### 1.43

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Dopo il comma 13, inserire i seguenti:*

*«13-bis. Al fine di garantire la continuità operativa alle imprese che intrattengono, in via sostanzialmente prevalente, rapporti contrattuali con società sottoposte alle procedure di amministrazione straordinaria previste dal presente decreto, è istituito, presso il Ministero dell'economia e delle finanze, un Fondo, con dotazione iniziale pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011. Le risorse del fondo sono attribuite alle imprese aventi diritto previa presentazione al Ministero dell'economia e*

finanze di un piano di sviluppo e riconversione delle attività imprenditoriali finalizzato al recupero dell'equilibrio economico e finanziario e al mantenimento dei livelli occupazionali.

13-ter. Ai maggiori oneri di cui al comma 13-bis, pari a 50 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009 e 2010 si provvede mediante corrispondente riduzione del Fondo per gli interventi strutturali di politica economica, di cui all'articolo 10, comma 5, del decreto-legge 29 novembre 2004, n. 282, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 dicembre 2004, n. 307».

## Art. 2

### 2.1

I Relatori

**Al comma 1, sostituire le parole: «cassa integrazioni», con le seguenti: «cassa integrazione».**

### 2.2

[BUGNANO, DE TONI](#)

**Al comma 1, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «Con riferimento ai trattamenti di mobilità, resta ferma la relativa disciplina generale vigente, qualora dalla stessa derivi, nei confronti dei lavoratori di cui al presente decreto, un trattamento il cui limite di durata risulti più elevato».**

### 2.3

[MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI](#)

**Dopo il comma 1, inserire il seguente:**

**«1-bis. Le disposizioni di cui al comma 1 si applicano, altresì, al personale precario utilizzato direttamente dall'impresa sottoposta alle procedure di amministrazione straordinaria o impiegato presso le imprese partecipate e le imprese di servizi, per un periodo non inferiore a tre anni anche non continuativi, che intrattengono in via prevalente rapporti contrattuali con la medesima per la fornitura di servizi necessari allo svolgimento dell'attività».**

**Conseguentemente:**

**a) al comma 4, ovunque ricorrano, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «50 milioni di euro»;**

**b) al comma 5, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «50 milioni di euro».**

### 2.4

[MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI](#)

**Dopo il comma 1, inserire il seguente:**

**«1-bis. Il personale non dirigenziale, in servizio a tempo determinato da almeno tre anni, anche non continuativi, o che presta servizio con altre forme di lavoro flessibile o con convenzioni, gode dei trattamenti di cassa integrazione straordinari e di mobilità per un periodo fino a 12 mesi».**

**Conseguentemente:**

**a) al comma 4, ovunque ricorrano, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «50 milioni di euro»;**

**b) al comma 5, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «50 milioni di euro».**

## Art. 3

### 3.1

[BUGNANO, DE TONI](#)

**Sopprimere l'articolo.**

### 3.2

[BUGNANO, DE TONI](#)

**Sopprimere il comma 1.**

### 3.3

MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Sopprimere il comma 1.*

### 3.4

CARUSO, BUTTI

*Sostituire il comma 1 con il seguente:*

«1. In considerazione del preminente interesse pubblico a preservare l'integrità di valore delle società a capitale pubblico di seguito indicate e ad altresì assicurare il servizio pubblico di trasporto aereo di passeggeri e merci non sono punibili, per i reati previsti dal titolo VI del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e successive modificazioni e dall'articolo 95 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, gli amministratori, i componenti del collegio sindacale, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, in relazione ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere dai medesimi dal 18 luglio 2007 fino alla data di entrata in vigore del presente decreto al fine di garantire la continuità aziendale di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A., nonché di Alitalia Servizi S.p.A. e delle società da queste controllate. Negli stessi limiti e fatta salva la responsabilità delle società predette è altresì esclusa ogni altra forma di responsabilità civile, amministrativa e contabile dei citati soggetti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici. Lo svolgimento di funzioni di amministrazione, direzione e controllo, nonché di sindaco o di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle società indicate nel primo periodo non può costituire motivo per ritenere insussistente, in capo ai soggetti interessati, il possesso dei requisiti di professionalità richiesti per lo svolgimento delle predette funzioni in altre società».

### 3.5

CARUSO, BUTTI

*Sostituire il comma 1 con il seguente:*

«In considerazione del preminente interesse pubblico a preservare l'integrità di valore delle società a capitale pubblico di seguito indicate e ad altresì assicurare il servizio pubblico di trasporto aereo di passeggeri e merci non sono punibili, per i reati previsti dagli articoli 217, 218 e 220 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e dall'articolo 95 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, gli amministratori, i componenti del collegio sindacale, il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, in relazione ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere dai medesimi dal 18 luglio 2007 fino alla data di entrata in vigore del presente decreto al fine di garantire la continuità aziendale di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A., nonché di Alitalia Servizi S.p.A. e delle società da queste controllate. Negli stessi limiti e fatta salva la responsabilità delle società predette è altresì esclusa ogni altra forma di responsabilità civile, amministrativa e contabile dei citati soggetti, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici. Lo svolgimento di funzioni di amministrazione, direzione e controllo, nonché di sindaco o di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari nelle società indicate nel primo periodo non può costituire motivo per ritenere insussistente, in capo ai soggetti interessati, il possesso dei requisiti di professionalità richiesti per lo svolgimento delle predette funzioni in altre società».

### 3.6

CASSON, MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 1, primo periodo, dopo la parola: «responsabilità», inserire le seguenti: «civile e amministrativa».*

### 3.7

CASSON, MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 1, primo periodo, dopo le parole: «per i relativi fatti», inserire le seguenti: «non costituenti reato».*

### 3.8

CASSON, MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 1, secondo periodo, sopprimere le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici».*

### 3.9

CASSON, MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici» con le seguenti: «, dei pubblici ufficiali e degli incaricati di un pubblico servizio».*

### 3.10

CASSON, MARCO FILIPPI, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLA, PAOLO ROSSI, SANGALLI, SBARBATI, TOMASELLI

*Al comma 1, secondo periodo, sostituire le parole: «, dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici» con le seguenti: «e dei pubblici dipendenti».*

### 3.11

BUGNANO, DE TONI

*Dopo il comma 1 aggiungere il seguente:*

«1-bis. Dalle esimenti di cui al comma 1 è esclusa la responsabilità penale, nonché la responsabilità derivante da danno erariale».

### 3.12

I Relatori

*Al comma 2, aggiungere, in fine, i seguenti periodi: «Per garantire la sollecita operatività del fondo di cui al citato comma 343 dell'articolo 1 della legge 23 dicembre 2005, n. 266, dopo il comma 345-bis del predetto articolo 1 sono inseriti i seguenti:*

*"345-ter. Gli importi degli assegni circolari non riscossi entro il termine di prescrizione del relativo diritto sono comunicati dagli istituti emittenti al Ministero dell'economia e delle finanze e versati al fondo di cui al comma 343, entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello in cui scade il termine di prescrizione.*

*345-quater. Gli importi dovuti ai beneficiari dei contratti di cui all'articolo 2, comma 1, del decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209, che non sono reclamati entro il termine di prescrizione del relativo diritto, sono devoluti al fondo di cui al comma 343. Resta fermo quanto disposto dall'articolo 14, comma 3, del decreto legislativo 5 dicembre 2005, n. 252 in materia di forme pensionistiche complementari.*

*345-quinquies. Gli importi dovuti ai beneficiari dei Buoni Fruttiferi Postali di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b) del decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 284 emessi dopo il 14 aprile 2001 che non sono reclamati entro il termine di prescrizione del relativo diritto sono comunicati al Ministero dell'economia e delle finanze e versati al fondo di cui al comma 343 entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello in cui scade il termine di prescrizione.*

*345-sexies. In caso di omessa comunicazione al Ministero dell'economia e delle finanze, nei termini prescritti, degli importi di cui ai commi 345, 345-ter, 345-quater e 345-quinquies, si applica la sanzione amministrativa nella misura prevista dall'articolo 1, comma 1, primo periodo, del decreto legislativo 18 dicembre 1997, n. 471, con riferimento agli importi da versare al fondo. La sanzione è ridotta della metà se gli importi sono comunicati entro venti giorni dalla scadenza del termine. In caso di falsa comunicazione degli importi di cui ai commi 345, 345-ter, 345-quater e 345-quinquies, si applica la sanzione amministrativa nella misura prevista dall'articolo 1, comma 2, primo periodo, del citato decreto legislativo n. 471 del 1997, con riferimento agli importi da versare al fondo. In caso di omesso versamento dei citati importi, si applica la sanzione amministrativa di cui all'articolo 13 del citato decreto legislativo n. 471 del 1997, con riferimento ad ogni importo non versato.*

*345-septies. Il Ministero dell'economia e delle finanze verifica il corretto adempimento degli obblighi legislativi e regolamentari previsti per le comunicazioni e i*

versamenti di cui ai commi 345, 345-ter, 345-quater e 345-quinquies, anche avvalendosi della Guardia di Finanza, che opera con i poteri previsti dalle leggi in materia di imposte sui redditi e di imposta sul valore aggiunto.

345-octies. Entro il 31 marzo dell'anno successivo a quello in cui sono venute a conoscenza del verificarsi della condizione di cui al primo periodo del comma 345-quater, le imprese di assicurazione comunicano al Ministero dell'economia e delle finanze, secondo le modalità stabilite con il regolamento di cui al comma 345, gli importi destinati al fondo di cui al comma 343 e provvedono al relativo versamento anche con riferimento agli importi per i quali gli eventi che determinano la prescrizione del diritto dei beneficiari si siano verificati dopo il 1° gennaio 2006 e di cui siano venute a conoscenza successivamente alla data di entrata in vigore della presente disposizione. In sede di prima applicazione delle disposizioni di cui ai commi 345, 345-ter e 345-quater, nonché del relativo regolamento di attuazione, gli importi ivi indicati sono comunicati al Ministero dell'economia e delle finanze entro il 15 novembre 2008 e per le eventuali violazioni si applicano le sanzioni previste ai sensi del comma 345-sexies"».

*Dopo il comma 2, inserire il seguente comma:*

«2-bis. Il secondo comma dell'articolo 2952 del codice civile è sostituito dal seguente: «Gli altri diritti derivanti dal contratto di assicurazione e dal contratto di riassicurazione si prescrivono in due anni dal giorno in cui si è verificato il fatto su cui il diritto si fonda».

**COMMISSIONI 8<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> RIUNITE**  
**8<sup>a</sup> (Lavori pubblici, comunicazioni)**  
**10<sup>a</sup> (Industria, commercio, turismo)**

MARTEDÌ 30 SETTEMBRE 2008  
**7<sup>a</sup> Seduta**

*Presidenza del Presidente della 10<sup>a</sup> Commissione*  
**CURSI**

*Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Martinat.*

*La seduta inizia alle ore 15,35.*

*IN SEDE REFERENTE*

**(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi**  
(Seguito e conclusione dell'esame)

Riprende l'esame sospeso nella seduta pomeridiana del 24 settembre scorso.

Il presidente **CURSI** avverte che si passerà alla votazione degli ordini del giorno e degli emendamenti presentati, a partire dall'ordine del giorno n. 1.

Il senatore **VIMERCATI**(PD), preso atto dei pareri espressi dal relatore, senatore Cicolani e dal Rappresentante del Governo nel corso della seduta pomeridiana del 24 settembre 2008, chiede che l'ordine del giorno di cui è primo firmatario sia posto in votazione.

Il relatore per l'8<sup>a</sup> Commissione, senatore **CICOLANI**(PdL), tenendo conto che alcune questioni sollevate dall'ordine del giorno non rientrano nella competenza del Governo e potrebbero comunque avere profili finanziari, in relazione ai quali appare problematico al momento ipotizzare un impegno dell'Esecutivo, invita il senatore Vimercati a modificare l'ordine del giorno nella parte in cui fa riferimento all'impegno a sostenere un congruo piano di investimenti sulle infrastrutture ferroviarie indicate.

Il senatore **VIMERCATI**(PD), accogliendo l'invito del Relatore, riformula l'ordine del giorno, di cui è primo firmatario in un Testo 2, pubblicato in allegato al resoconto della seduta.

Dopo che il PRESIDENTE ha verificato la presenza del prescritto numero di senatori, l'ordine del giorno n. 1 (Testo 2) risulta approvato.

Il senatore **CICOLANI**(PdL), relatore per l'8<sup>a</sup> Commissione, alla luce dei più recenti sviluppi della vicenda Alitalia, invita il senatore Marco Filippi a riconsiderare l'ordine del giorno n. 2, potendosi lo stesso ritenere superato dagli eventi.

Il senatore **Marco FILIPPI** (PD) ritira l'ordine del giorno n. 2, riservandosi di riformularlo nel corso dell'esame in Assemblea.

Posti ai voti, in esito a distinte votazioni gli emendamenti 1.1 e 1.2 sono approvati.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) ritira gli emendamenti 1.3 e 1.4, auspicando che vengano invece approvati gli emendamenti 1.5 e 1.7.

Il senatore **Marco FILIPPI** (*PD*) fa propri gli emendamenti 1.3 e 1.4 che, posti ai voti con distinte votazioni, risultano respinti.

Il relatore per l'8<sup>a</sup> Commissione, senatore **CICOLANI** (*PdL*), rivedendo il parere in precedenza espresso, invita il senatore Caruso a ritirare l'emendamento 1.5, precisando che, altrimenti, il suo parere sarebbe contrario.

E' quindi posto ai voti e respinto l'emendamento 1.5.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) ritira l'emendamento 1.6.

I RELATORI fanno proprio l'emendamento 1.6 che, posto ai voti, risulta approvato.

Sono quindi respinti, in esito a separate votazioni, gli emendamenti 1.7, 1.8 e 1.9.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) ritira gli emendamenti 1.10 e 1.11.

Sono quindi separatamente posti ai voti e respinti gli emendamenti 1.12, 1.13, 1.14, e 1.15.

Posto ai voti, l'emendamento 1.16 è quindi approvato.

In esito a distinte votazioni risultano respinti gli emendamenti 1.17, 1.18, 1.19 e 1.20.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) ritira gli emendamenti 1.21 e 1.22.

Posto ai voti, l'emendamento 1.23 viene respinto.

Il senatore **ZANETTA** (*PdL*) ritira l'emendamento 1.24.

Risultano separatamente respinti gli emendamenti 1.25, 1.26, 1.27, 1.28, 1.29 e 1.30.

Dopo che il senatore **ZANETTA** (*PdL*) ha ritirato l'emendamento 1.31, gli emendamenti 1.32, 1.33, 1.34, 1.35 e 1.36, in esito a distinte votazioni, non sono approvati.

E' quindi posto ai voti ed approvato l'emendamento 1.37.

Dopo che il senatore **CARUSO** (*PdL*) ha ritirato l'emendamento 1.38, è approvato l'emendamento 1.39, mentre risulta respinto l'emendamento 1.40.

Dopo che il senatore **CARUSO** (*PdL*) ha ritirato l'emendamento 1.41, è posto ai voti e risulta approvato l'emendamento 1.42, mentre risulta respinto l'emendamento 1.43.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 2.

L'emendamento 2.1, posto ai voti, è approvato.

Risultano altresì separatamente respinti gli emendamenti 2.2 e 2.3.

Dopo che il presidente **CURSI** ha ricordato che nel corso della seduta pomeridiana del 24 settembre scorso il relatore senatore Cicolani ha invitato i presentatori dell'emendamento 2.4 a trasferirne il contenuto in un ordine del giorno, il senatore **Marco FILIPPI** (*PD*) ritira l'emendamento 2.4 riservandosi eventualmente di trasformarlo in un ordine del giorno in occasione dell'esame in Assemblea.

Si passa alla votazione degli emendamenti riferiti all'articolo 3.

In esito a separate votazioni, sono respinti gli emendamenti 3.1 e 3.2, identico all'emendamento 3.3.

Il senatore **CARUSO** (*PdL*) ritira gli emendamenti 3.4 e 3.5.

Sono quindi respinti, in esito a distinte votazioni, gli emendamenti 3.6, 3.7, 3.8, 3.9, 3.10 e 3.11.

L'emendamento 3.12, posto ai voti, è quindi approvato.

Le Commissioni riunite conferiscono quindi mandato ai Relatori a riferire in senso favorevole in Assemblea sul provvedimento in titolo con gli emendamenti e l'ordine del giorno approvati, autorizzandoli a chiedere di poter riferire oralmente, autorizzandoli altresì a modificare o ritirare gli emendamenti approvati dalle Commissioni riunite, o eventualmente a presentarne di nuovi, in relazione ai pareri resi dalla 5<sup>a</sup> Commissione permanente ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione.

*La seduta termina alle ore 16.*

## ORDINE DEL GIORNO AL DISEGNO DI LEGGE

N° 999

**G/999/1/8 e 10 (Testo 2)**

VIMERCATI, BOSONE, ADAMO, BASSOLI, ROILO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 999, di conversione del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi;

premesso che,

la crisi di Alitalia ha già danneggiato pesantemente il sistema aeroportuale milanese; il dehubbing di Malpensa ha infatti ridotto fortemente il traffico passeggeri ed ha messo in discussione il ruolo dello scalo varesino quale grande aeroporto internazionale ed intercontinentale;

l'aggravamento della crisi e le ipotesi di soluzione in discussione hanno, inoltre, determinato minacce di forte ridimensionamento dell'aeroporto di Linate;

ritenuto che:

Milano e la Lombardia non possono, anche e in particolare, nella prospettiva di Expo 2015, vedere declassato sia il ruolo di Malpensa che quello di Linate;

il declassamento del ruolo di Malpensa produrrebbe un danno ingente alle prospettive di sviluppo del territorio circostante e dell'intera regione;

la destinazione di Linate all'unico ruolo di stazione della navetta Milano-Roma porterebbe ad una competizione perdente con la nuova linea dell'alta velocità ferroviaria che dal 2009 collegherà Milano a Roma in 2 ore e 59 minuti e comporterebbe la perdita del ruolo di city airport che Linate oggi svolge proficuamente a vantaggio del sistema economico milanese e lombardo,

impegna il Governo:

ad attuare un piano di coordinamento degli aeroporti del Nord Italia, al fine di razionalizzare l'uso delle attuali strutture e di dare un servizio migliore ai tanti utenti della classe business e non, oggi costretti a partire da altri scali europei per raggiungere le destinazioni intercontinentali;

a negoziare o rinegoziare il più presto possibile, anche alla luce degli effetti del protocollo «open skies» siglato da Stati Uniti e Unione europea per liberalizzare i trasporti merci e passeggeri nel cielo sopra l'oceano Atlantico, accordi bilaterali con i Paesi esteri interessati a utilizzare attivamente lo scalo di Malpensa, così da consentire a questo di ampliare il suo portafoglio voli;

a sostenere gli investimenti finalizzati al collegamento tra la rete delle Ferrovie Nord Milano e la rete ferroviaria nazionale nella stazione di Milano Centrale e al collegamento con la linea Alta Velocità Torino-Milano-Venezia;

a garantire un opportuno sostegno ai lavoratori colpiti da situazioni di crisi occupazionale nel corso della complessa e difficile fase di rilancio dello scalo, partendo da un appropriato ricorso alle risorse finanziarie e agli strumenti di intervento previsti dall'ultima legge finanziaria;

a confermare l'attuale ruolo di Linate per consentire a Milano e alla Lombardia di lavorare con successo alla preparazione di Expo 2015.