

COMMISSIONI 8^a e 10^a RIUNITE
8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)
10^a (Industria, commercio, turismo)

MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 2008
1^a Seduta (antimeridiana)

Presidenza del Presidente della 10^a 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^a e 10^a 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^a e 10^a 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^a e 10^a 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^a e 10^a 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^a 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 8ª 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 8ª Commissione, ricorda la definizione di servizio pubblico essenziale contenuta nella legge n. 146 del 1990, mentre il senatore **PARAVIA** (PdL), relatore per la 10ª 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^a e 10^a RIUNITE
8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)
10^a (Industria, commercio, turismo)

MERCOLEDÌ 17 SETTEMBRE 2008
2^a Seduta (pomeridiana)

Presidenza del Presidente della 10^a 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^a 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^a e 10^a RIUNITE
8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)
10^a (Industria, commercio, turismo)

GIOVEDÌ 18 SETTEMBRE 2008
3^a Seduta

Presidenza del Presidente della 8^a 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 8^a 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.