

**62^a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO**

MERCOLEDÌ 1° OTTOBRE 2008
(Antimeridiana)

Presidenza del presidente SCHIFANI,
indi del vice presidente CHITI
e della vice presidente MAURO

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 10,01).
Si dia lettura del processo verbale.

Omissis

Discussione del disegno di legge:

(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi (Relazione orale) (ore 10,19)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 999.

I relatori, senatori Cicolani e Paravia, hanno chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Non facendosi osservazioni, la richiesta si intende accolta.

Pertanto, ha facoltà di parlare il relatore, senatore Cicolani, e mi auguro che possa farlo in un'Aula che lo ascolti. Gradirei che i colleghi che stanno realizzando questo capannello sotto il banco della Presidenza prendano posto o eventualmente lascino l'Aula. Noto che l'Assemblea è abbastanza effervescente. Possiamo ascoltare la relazione del senatore Cicolani? Tra l'altro si tratta di un provvedimento al quale ritengo debba attribuirsi una rilevanza strategica.

CICOLANI, relatore. Signor Presidente, la relazione al decreto-legge riguardante la ristrutturazione di grandi imprese in crisi sarà svolta per intero dal senatore Paravia.

PRESIDENTE. La Presidenza ne prende atto.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Paravia.

PARAVIA, *relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, il disegno di legge n. 999 prevede la conversione in legge del decreto-legge n. 134, approvato dal Consiglio dei ministri il 28 agosto scorso, che reca una serie di disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione delle grandi imprese in crisi. Il provvedimento d'urgenza, composto di quattro articoli, interviene apportando diverse modifiche al decreto-legge n. 347 del 2003, convertito dalla legge n. 39 del 2004, meglio nota come legge Marzano.

Le Commissioni riunite 8^a e 10^a hanno proceduto all'esame del provvedimento d'urgenza che si è concluso nella giornata di ieri. Durante l'esame sono intervenuti dinanzi alle Commissioni riunite il ministro dello sviluppo economico Scajola, il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteoli ed il ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali Sacconi.

Le Commissioni riunite, in sede di Ufficio di Presidenza integrato dai rappresentanti dei Gruppi delle rispettive Commissioni, hanno altresì svolto un ciclo di audizioni in cui sono stati ascoltati il presidente dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) Vito Riggio, il presidente dell'Associazione italiana gestori aeroporti (Assaeroporti) Di Paola, il presidente dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato Catricalà, i rappresentanti delle nove organizzazioni sindacali che nei giorni scorsi hanno tutti sottoscritto l'intesa con Compagnia aerea italiana (CAI) e, infine, il commissario straordinario di Alitalia Fantozzi. Tale ciclo di audizioni ha permesso di acquisire anche il punto di vista dei principali soggetti interessati dal provvedimento d'urgenza.

Nella fase di esame degli emendamenti sono state approvate alcune proposte di modifica tese a rafforzare il principio di trasparenza, in linea con quanto previsto dall'ordinamento comunitario, e a ridurre l'arco temporale in cui era originariamente preclusa all'Autorità garante della concorrenza e del mercato la possibilità di intervenire sugli accordi e le concentrazioni societarie poste in essere dalle imprese oggetto di amministrazioni straordinarie. Una proposta emendativa presentata dai relatori ha inteso rafforzare le garanzie previste a favore dei risparmiatori che hanno investito in titoli e azioni Alitalia, assicurando una sollecita operatività del fondo previsto con la legge finanziaria per il 2006.

In relazione alle modifiche apportate dal decreto-legge in esame alla legge Marzano è opportuno ricordare che quest'ultima, nel 2003, ha introdotto nell'ordinamento una nuova disciplina relativa alla procedura concorsuale di amministrazione straordinaria per le grandi imprese in stato di insolvenza. L'intervento normativo, predisposto 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 dell'impresa interessata. 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 oggi all'esame dell'Aula dispone, 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, determina 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 autorizzata dal Presidente del Consiglio o dal Ministro per lo sviluppo economico, che procedono con proprio decreto alla nomina del commissario straordinario.

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 poi al prezzo della cessione, quest'ultimo dovrà essere determinato mediante una perizia effettuata da un'istituzione finanziaria esperta ed indipendente individuata dal Ministro dello sviluppo economico con apposito decreto.

Il provvedimento d'urgenza regola 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. A tale proposito si segnala che le società promotrici delle operazioni di concentrazione dovranno comunque comunicarle 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 virtù di una proposta emendativa approvata dalle Commissioni riunite 8^a e 10^a le disposizioni previste dal decreto-legge per le parti relative all'autorità *Antitrust* potranno essere applicate solo alle operazioni che saranno effettuate entro il 30 giugno 2009.

In considerazione della rilevanza dell'attività svolta dalle società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, il provvedimento d'urgenza determina 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 dispone inoltre, 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.

Il decreto-legge introduce 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, invece, 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. L'articolo in esame, pertanto, prevede, come ricordato anche dal ministro del lavoro Sacconi nel corso del suo intervento dinanzi alle Commissioni riunite, una robusta rete di ammortizzatori sociali orientati al principio del *welfare to work*.

L'articolo 3 introduce, infine, 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, disciplina inoltre un'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. La sollecita operatività di tale fondo, a garanzia dei risparmiatori stessi, sarà assicurata anche a seguito dell'approvazione dell'emendamento 3.12 da parte delle Commissioni riunite.

PRESIDENTE. Comunico che è stata presentata la questione pregiudiziale QP1.

Ha chiesto di intervenire per illustrarla la senatrice Bugnano. Ne ha facoltà.

BUGNANO (IdV). Signor Presidente, oggi all'esame dell'Aula abbiamo l'ennesimo decreto-legge da convertirsi nei 60 giorni previsti dalla Costituzione. Stiamo compiendo l'ennesima corsa alla

conversione di un provvedimento che, come tanti altri, il Governo sta adottando in questi mesi e che, come sappiamo, sottrae al Parlamento l'esercizio della funzione legislativa. Pur tuttavia, in questa corsa alla conversione, non possiamo non porci il problema se stiamo approvando un provvedimento potenzialmente incostituzionale. Poiché l'Italia dei Valori ha forte il senso delle istituzioni e sente fortemente la necessità - credo come la maggior parte di questa Assemblea - che un provvedimento legislativo sia conforme ai dettami costituzionali, ci siamo determinati a presentare la questione pregiudiziale QP1.

Sussiste indubbiamente la necessità ed urgenza di un intervento volto a risolvere la gravissima crisi finanziaria, industriale ed occupazionale di Alitalia, ma è altrettanto indubbio che tale intervento debba avvenire nell'assoluto rispetto della normativa comunitaria e dei principi del nostro ordinamento costituzionale. Noi riteniamo che il decreto-legge oggi all'esame in quest'Aula in più parti presenti vizi di incostituzionalità.

L'articolo 3 del decreto-legge introduce, senza che dalla relazione se ne evinca la motivazione, un esonero di responsabilità in relazione a comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere, dal 18 luglio 2007 e fino alla data di entrata in vigore del presente decreto, dagli amministratori, dai componenti del collegio sindacale, dai dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari. Questa fissazione del termine, a nostro avviso arbitraria ed apodittica, oltre che palesemente irragionevole, è priva dei requisiti individuati dalle sentenze n. 128 del 2008 e n. 171 del 2007 della Corte costituzionale.

Inoltre, l'attribuzione di ogni pregressa responsabilità a carico esclusivamente della società viola l'articolo 27 della Costituzione, dal momento che la responsabilità penale è personale e non attribuibile a persona giuridica. Si vanifica in tal modo il precetto costituzionale di obbligatorietà dell'esercizio dell'azione penale prevista dall'articolo 112 della Costituzione.

In violazione dell'articolo 81 della Costituzione, manca una quantificazione certa degli oneri per lo Stato derivanti dall'assunzione delle passività, dai benefici concessi al personale in esubero e dal trasferimento *ex lege* di autorizzazioni, licenze e concessioni pubbliche.

Il decreto, poi, comporta la separazione societaria dell'azienda in crisi con attribuzione allo Stato, e quindi ai contribuenti, dell'intero ammontare delle passività, riservando invece la parte attiva ai soli soci investitori privati e concedendo espressamente a questi ultimi la possibilità di operare sul mercato in posizione dominante ovvero di monopolio.

In violazione degli articoli 3, 11 e 41 della Costituzione, il decreto dispone infine la disapplicazione della normativa comunitaria *antitrust* e l'espressa concessione triennale ad un solo operatore di una posizione monopolistica sul mercato aereo interno, che sarebbe altrimenti vietata, senza predisporre alcuna preventiva salvaguardia dei clienti rispetto a possibili aggravii tariffari derivanti dalla posizione dominante.

Per tutti questi motivi, chiediamo che si deliberi, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame del disegno di legge n. 999, di conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134.

PRESIDENTE. Ricordo che, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, nella discussione sulla questione pregiudiziale può intervenire un rappresentante per Gruppo, per non più di dieci minuti.

MALAN (PdL). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MALAN (PdL). Signor Presidente, come ho già rilevato in Commissione nel formulare il parere favorevole rispetto ai presupposti per la decretazione d'urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione e ai requisiti, più in generale, di costituzionalità, ritengo che il decreto-legge in esame abbia i suddetti presupposti e sia perfettamente compatibile con la Costituzione.

Per quanto riguarda i presupposti, è interessante la sottolineatura che ha fatto la senatrice Bugnano nell'illustrazione della questione pregiudiziale QP1, quando ha osservato che questa norma si riferisce non soltanto all'Alitalia (della quale, com'è noto, ci si sta occupando, in alcuni punti anche nominandola nel decreto), ma ad un insieme di società che va al di là dell'Alitalia, le quali non si trovano nella situazione di assoluta urgenza d'intervento come invece è il caso della società che abbiamo menzionato. Va però detto che non si tratta di qualsiasi società, ma di aziende operanti, come afferma giustamente la stessa questione pregiudiziale, nei settori dei servizi pubblici essenziali.

L'intento, pertanto, è sempre quello di mantenere la continuità di servizi definiti essenziali al funzionamento del nostro Paese; nel caso specifico si tratta del trasporto aereo, in altri casi potrebbero essere altri servizi pubblici ancora più essenziali, posto che si possa fare una graduatoria. Di conseguenza, l'urgenza - dimostrata - che rileva per uno di questi settori in particolare sarebbe comunque presente ove un'altra società si trovasse nella stessa condizione improvvisamente e con la necessità di garantire la continuità dei servizi che essa eroga.

Mi pare, pertanto, che si sia correttamente intervenuti non sul singolo caso, ma con una disciplina di carattere generale che, come sappiamo tutti benissimo, si applica oggi al caso specifico di Alitalia, ma potrebbe (naturalmente speriamo di no, perché questo vorrebbe dire altre aziende che garantiscono servizi pubblici essenziali sono in difficoltà) essere applicata ad ogni altra situazione, creando una parità di condizioni tra le diverse aziende purché rispondano a certi precisi requisiti.

Per quanto riguarda l'articolo 3, comma 1, del decreto-legge, si sottolinea che la data del 18 luglio 2007, a partire dalla quale l'articolo 3 introduce una particolare tutela per coloro che hanno compiuto atti riguardanti, questa volta nominandole, le società Linee aeree italiane S.p.A. e Alitalia Servizi S.p.A, non è stata scelta a caso: è infatti la data nella quale il Consiglio di amministrazione di Alitalia prese atto del fatto che la procedura competitiva con la quale si era cercato di trovare la via per effettuare la cessione di una quota di capitale di Alitalia, avviata mediante avviso di sollecitazione di manifestazione d'interesse pubblicato il 29 dicembre 2006, aveva dato esito negativo. Si tratta perciò di una data a partire dalla quale il Consiglio di amministrazione di Alitalia si trovò in una situazione nuova ed in particolare iniziò ad avviare le procedure per la redazione di un nuovo piano industriale. Non è quindi una data casuale, ma rappresenta un momento ben preciso della storia di queste aziende, dal punto di vista dell'interesse del Paese, a partire dal quale la continuità di quel servizio pubblico essenziale, nella fattispecie il trasporto aereo, ha iniziato ad essere messa a grave rischio.

La norma contenuta nel comma 1 dell'articolo 3 del decreto-legge non può che essere considerata nel contesto delle altre norme sia del codice penale e civile, sia naturalmente della Costituzione. A me pare quindi evidente che quanto viene qui indicato è una sorta di sottolineatura del carattere di necessità di tutelare la continuità dei servizi che possono avere avuto alcuni atti compiuti in questa vicenda.

Infatti, il testo sottolinea non qualsiasi cosa sia stata compiuta dai soggetti che vengono elencati (che, ovviamente, sarebbe impossibile), ma «In relazione», si dice, «ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere» a partire da quella data «al fine di garantire la continuità aziendale (...) in considerazione del preminente interesse pubblico alla necessità di assicurare il servizio pubblico di trasporto aereo passeggeri e merci in Italia, in particolare nei collegamenti con le aree periferiche... ». Si tratta, perciò, di una sottolineatura che potrebbe persino essere considerata quasi un'aggiunta alla realtà che viene già dalle norme, a ricordare, in qualche modo, l'essenzialità dei servizi che con quegli atti può essere stata garantita. Questo sicuramente non comporta un'impunità per i reati che fossero stati commessi, la qualcosa sarebbe impossibile, per le stesse ragioni illustrate dalla questione pregiudiziale e anche perché la lettera del testo assolutamente non dice questo.

Infine, vi è il problema della *par condicio creditorum*, che la questione pregiudiziale indica come violata: si dice che il decreto comporta la separazione societaria, eccetera, con "violazione anche dalla *par condicio creditorum*". La situazione che viene paventata non è contenuta nel decreto, ma a seguito di esso sono stati compiuti atti che comportano la creazione di due società (cosa che è consentita dal decreto stesso); gli atti, però, che vengono compiuti a seguito dal decreto non vengono esentati da altre considerazioni, per il fatto che derivano dallo stesso. In altre parole, non ritengo sia stata commessa violazione della *par condicio creditorum*: tale questione, però, è qui ultronea, perché un eventuale caso del genere si è verificato negli atti che non sono del decreto (cioè non nel decreto stesso), ma eventualmente in quelli compiuti in conseguenza - ovvero a seguito - dello stesso, non come sua conseguenza obbligatoria. Pertanto, è chiaro che quello che viene compiuto dopo deve essere conforme alla legge ed alla norma che la questione pregiudiziale teme sia stata violata; certamente, però, un'eventuale violazione - che ritengo non vi sia stata - non è determinata dal decreto (che è quanto stiamo esaminando qui), ma eventualmente da atti successivi.

Ritengo, perciò, di confermare il parere, formulato e votato dalla 1^a Commissione, di conformità alla Costituzione e che, di conseguenza, vada respinta la questione pregiudiziale presentata dalla senatrice Bugnano e da altri senatori. (*Applausi del senatore Azzolini. Congratulazioni*).

BIANCO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCO (PD). Signor Presidente, in Commissione affari costituzionali i colleghi appartenenti al Gruppo del Partito Democratico hanno sostenuto in modo assai analitico e puntuale i seri dubbi di legittimità costituzionale che abbiamo nei confronti di alcune delle norme contenute nel decreto-legge e che sono largamente coincidenti con quelli che la collega del Gruppo dell'Italia dei Valori ha ricordato.

Noi però, Presidente, preferiamo condurre una battaglia in Aula nel merito del provvedimento, cercando di eliminare dal testo, con una serie di emendamenti, proprio quelle norme che, secondo noi, sono palesemente incostituzionali.

La preoccupazione che abbiamo è di riuscire a fare in modo che da questa delicata e intricata vicenda non derivino conseguenze che impediscano di trovare una soluzione. Riteniamo che questo possa essere fatto senza violare i principi e le norme costituzionali, così come accade in questo decreto legge.

Ecco la ragione per la quale condurremo una battaglia aspra, adesso, tra pochi minuti, in Aula, presenteremo emendamenti e difenderemo la nostra posizione, e lo faremo convinti che un provvedimento, anche di urgenza, possa essere emanato senza che siano lesi quelle norme e quei principi generali che sono gravemente violati dal decreto in oggetto.

Per questa ragione, non parteciperemo al voto. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. Metto ai voti la questione pregiudiziale QP1, avanzata dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Non è approvata.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Filippi Marco. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, signori del Governo, contrariamente a quanto sosteneva anche Nick Carter, noto personaggio dei fumetti in televisione, mi viene da dire che «Non tutto è bene, ciò che finisce bene».

Voglio partire dal bene e provo a dirlo, se ci riesco, con parole inequivocabili: siamo sinceramente soddisfatti della conclusione positiva della trattativa tra CAI, sindacati e Governo. Lo abbiamo auspicato perfino in tempi non sospetti, basta riprendere i verbali delle audizioni nelle Commissioni che da giugno abbiamo richiesto e ottenuto solo dopo mille strepiti.

Abbiamo affermato in ogni circostanza che non siamo mai stati e mai saremo il partito del «tanto peggio, tanto meglio», né quello di coloro che remano contro: è una cultura che non ci appartiene. Il nostro stesso partito, voglio ricordarlo, nasce proprio dalla convinzione della necessità di operare per il bene del nostro Paese. Voglio anche richiamare alla vostra attenzione il comportamento che abbiamo tenuto costantemente nelle Commissioni di merito, sempre coerente a questa impostazione e che non si è mai tradotto in un atteggiamento ostruzionistico o dilatorio, nonostante non si sia condiviso del provvedimento genesi, metodo e merito.

Con tutto ciò, non possiamo non rilevare i limiti che l'azione del Governo e della maggioranza che lo sostiene hanno manifestato in tutta questa vicenda.

Mi è capitato spesso, in questi giorni, di pensare a cosa avreste fatto voi, colleghi della maggioranza, al nostro posto, soltanto qualche mese fa, quando eravate all'opposizione. Vi invito a porvi questa domanda e a rispondervi. Eppure, siamo stati ingiustamente accusati proprio da voi di disfattismo, di ordire trame e di istigare comportamenti sindacali ostili all'intesa. Ma che cosa avreste voluto, che vi battessimo le mani? O che vi facessimo la ola, per una operazione industriale che, ad oggi, non è neppure degna di questo nome, e che contraddice le basilari regole di mercato?

Voglio passare in rassegna le principali magagne dell'operazione Alitalia e i motivi della nostra contrarietà nel merito del provvedimento.

Presidenza del vice presidente CHITI (ore 10,50)

PRESIDENTE. Il presidente Schifani ha già detto, e sono del tutto d'accordo, che se l'emiciclo viene usato come luogo di riunione - e quindi vi prego di non farlo - o se c'è questa confusione assoluta si può decidere di sospendere la seduta fino a quando non torni un minimo di attenzione. Poiché concordo assolutamente con l'impostazione data dal Presidente del Senato, vi prego di permettere al senatore Filippi di svolgere il suo intervento con tranquillità e di non stare nell'emiciclo a svolgere

riunioni, altrimenti sospendiamo la seduta per dieci minuti in modo che vi sia un minimo di considerazione in più.

Il senatore Filippi riprenderà a parlare quando l'emiciclo verrà liberato da queste riunioni. (*Applausi dal Gruppo PD*). Prego, senatore.

FILIPPI Marco (PD). Grazie, Presidente. Come ho detto, voglio passare in rassegna le principali magagne dell'operazione Alitalia e i motivi della nostra contrarietà nel merito del provvedimento.

Incominciamo a dire che l'operazione non è il salvataggio di Alitalia, i cui debiti - come è ben noto - vengono scaricati sui contribuenti, ma di Air One, di cui nessuno sembra conoscere con certezza debiti e pendenze e che saranno - questi sì! - i soli ad essere riassorbiti dal mercato. Voglio far notare che ad oggi, a conclusione dell'operazione, non è certo neppure a chi debba essere richiesta la restituzione del prestito d'onore, quello fatto dal Governo Prodi su richiesta di Berlusconi, su cui graverà con ogni probabilità la procedura di infrazione comunitaria.

Più d'una parola merita anche la cordata finanziaria, quella dei presunti capitani coraggiosi, l'ennesima dimostrazione che nel nostro Paese, se si hanno i soldi e buone conoscenze, si fanno ottimi affari senza neppure investire i propri capitali; imprenditori indubbiamente bravi, ma anche con significativi interessi concessori con lo Stato ed altrettanto significativi legami con gli istituti di credito che li hanno messi insieme e che si apprestano a certificare la congruità degli asset che la nuova compagnia dovrebbe rilevare a prezzo di mercato.

Abbiamo sempre detto, colleghi, che il problema di Alitalia non era comprarla ma farla volare. Per adesso la nuova compagnia aerea è una cordata di imprenditori che sono stati capaci di rilevare un'azienda fallita, depurata dai debiti e che non vorremmo che, dopo qualche anno, rivendessero a chi è in grado di farla volare davvero. Ci auguriamo almeno che non vi siano condizionamenti del Governo o della politica nella scelta del *partner* internazionale che costituisce, questa sì, la vera scelta strategica per la nuova compagnia aerea.

Ma allora, colleghi, mi chiedo e vi chiedo: mi dite in queste ore chi è il garante dell'interesse generale del Paese? Tradotto più rozzamente: chi fa l'interesse dei cittadini, di coloro che continuano a pagare le tasse perché ci credono o perché semplicemente non possono fare altrimenti e che si vedono indebitamente mettere le mani in tasca, contrariamente a quanto avrebbero immaginato proprio da questo Governo, per un servizio che sarebbe stato comunque garantito da altri e che quindi è difficilmente inquadrabile, come invece è stato fatto nella categoria dei servizi pubblici essenziali e ancor meno nella categoria dei servizi universali? Chi fa l'interesse di coloro che pagano il biglietto e continuano ad usare per scelta o per mancanza di alternative i vettori aerei sulle tratte interne, adesso praticamente realizzate in condizioni di monopolio, e che si vedranno, presumibilmente, scaricare - per di più impunemente -, grazie a questo provvedimento oggi al nostro esame, gli extracosti del servizio sulle tariffe? Chi fa oggi l'interesse di coloro i quali non lavorano in Alitalia ma che da tanti anni lavorano per Alitalia e che si vedranno da un giorno all'altro per la strada? Sarebbe interessante sapere dal ministro Sacconi se ci può dire, una volta per tutte, qualche cifra sugli esuberi (che brutta parola, tra l'altro, gli esuberi!), una stima che possibilmente comprenda non solo i dipendenti Alitalia ma anche i lavoratori indiretti e quelli dell'indotto. Quanti di questi vengono accompagnati con gli ammortizzatori alla pensione e quanti invece si stima che possano essere rioccupati o quanti invece subito o dopo un certo periodo verranno definitivamente licenziati?

Al ministro Scajola abbiamo cercato di chiedere, purtroppo senza successo, di poter analizzare il piano industriale. A proposito, Presidente - mi rivolgo a lei e per suo tramite al presidente Schifani - mi permetta una domanda: ma il «piano Fenice» esiste? Noi non l'abbiamo mai visto. Se il Presidente dispone di una copia, lo preghiamo di farcela cortesemente pervenire, giusto per insanabile curiosità, visto che da tre mesi ne chiediamo una e l'unica risposta sincera l'abbiamo avuta dal ministro Matteoli che ci ha detto: «Ma cosa volete? Tanto è stato pubblicato su tutti i giornali!».

Vede, Presidente: mi rivolgo a lei e, suo tramite, al presidente Schifani e mi scuso se i toni usati sono stati irriverenti ma indubbiamente ritengo il presidente Schifani responsabile di un andazzo - non riesco a definirlo diversamente - che non va bene, non è corretto, non è rispettoso, a Carta costituzionale vigente, del ruolo del Parlamento e delle Commissioni competenti, tenute costantemente in questa condizione di minorità.

Tornando al piano industriale, mi chiedo: ma si può ragionevolmente parlare di piano industriale nel caso di un documento che, rispetto ai principali *core business* di ogni maggiore compagnia area internazionale (costituiti da voli intercontinentali, dalle offerte *low cost*, da voli interni) fa acqua da tutte le parti? Ad onor del vero, va detto che per le condizioni date, quelle in cui versa Alitalia, ed

alle condizioni imposte, quelle del Presidente del Consiglio per tener fede alle azzardate promesse della campagna elettorale, forse davvero di meglio non poteva essere fatto.

Il punto centrale di tutto è però, come si voleva dimostrare, che la proposta non sta in piedi se la compagnia area non viene nella sostanza rilevata da uno dei grandi *player* internazionali, in grado, come le dinamiche del mercato aereo impongono, di determinare indispensabili economie di scala e più adeguati *know how* per i margini di profitto, che nel tempo si sono sempre più assottigliati e resi complessi. Ma se la situazione era questa, non era il caso che si cercassero le dovute convergenze dettate dal buonsenso di tutti nell'interesse generale del Paese?

Alitalia, cari colleghi, lo sapete come lo sappiamo noi, è purtroppo una brutta storia, come molte altre brutte storie italiane, una storia esemplare di fallite fusioni e processi di vendita, di piani industriali rimasti lettera morta e di costanti ricapitalizzazioni e prestiti ponte che si sono succeduti da almeno quindici anni a questa parte. Credo che abbiamo dato ancora una volta un pessimo spettacolo ai nostri cittadini ed abbiamo contribuito a diffondere nel mondo un'immagine, ma anche una sostanza, non positiva della realtà del nostro Paese. Con questa soluzione non finiscono, è bene dircelo, le pene per quella che avete voluto e continua ad essere la nostra principale compagnia area di riferimento; purtroppo essa non rappresenta neppure l'unica situazione di grave crisi aperta nel settore dei trasporti e delle infrastrutture del Paese: basti pensare a Tirrenia, alle Ferrovie o al settore delle comunicazioni e delle poste.

Ma allora, fuori dalla sterile polemica con gli occhi sistematicamente rivolti al passato, è possibile chiedere un sforzo comune per una maggiore trasparenza sullo stato reale di salute del sistema Italia? È possibile aprire un confronto serio e ragionato sulle politiche industriali delle principali aziende italiane in cui lo Stato è presente e capire quale *mission* è possibile assegnare loro per una visione del nostro Paese coerente con i processi economici di trasformazione profonda intervenuti nel mondo?

Credo che il dialogo, che non è un fine della buona politica ma una condizione che gli interlocutori stabiliscono di volta in volta, possa essere favorito se si apre davvero una stagione in cui i grandi problemi del Paese vengono affrontati nel merito, per ciò che sono, senza lo scarico delle responsabilità e soprattutto con le mani sopra il tavolo, tutti aspetti che in questa vicenda sono venuti inesorabilmente meno. È proprio questa opacità, questo sistematico strappo dall'ordinamento vigente, questa costante deroga alle regole di mercato che mina i fondamenti ... *(Il microfono si disattiva automaticamente)*.

PRESIDENTE. La prego di concludere.

FILIPPI Marco (PD). Sto concludendo, Presidente. Dicevo che questa costante deroga alle regole di mercato mina i fondamenti della democrazia e con essi anche la credibilità della politica. È invece la politica che ha bisogno di credibilità, proprio di fronte a fasi di crisi economica significativa. Nella vicenda Alitalia avete dimostrato ancora una volta di non avere la necessaria cultura di Governo, che guarda agli interessi generali del Paese e non agli interessi di parte o alle situazioni contingenti dettate da azzardate promesse elettorali. *(Applausi dal Gruppo PD e dal senatore Pardi)*.

PRESIDENTE. Riferirò le sue considerazioni al presidente Schifani, però voglio dirle, senatore Filippi, che il Presidente di un'Assemblea è garante delle regole che presiedono alla vita della stessa ed al funzionamento delle Commissioni; non credo sia giusto farvi riferimento per i rapporti tra maggioranza ed opposizione, al di là delle regole che presiedono la vita dell'Assemblea.

Comunico che il Governo ha presentato 11 emendamenti riferiti al testo del decreto-legge; il termine per i subemendamenti è fissato per la ripresa dei lavori, cioè alle ore 16,30. La Commissione bilancio è autorizzata a convocarsi per rendere il previsto parere sugli emendamenti e subemendamenti in questione.

È iscritto a parlare il senatore Mura, il quale nel corso del suo intervento illustrerà anche l'ordine del giorno G101. Ne ha facoltà.

MURA (LNP). Signor Presidente, onorevoli colleghi, gentili membri del Governo, il dibattito delle ultime settimane sulla ristrutturazione di Alitalia ha lasciato sullo sfondo, forse inevitabilmente, un problema che per noi della Lega Nord assume un rilievo centrale ai fini della programmazione delle future politiche del trasporto aeroportuale nazionale, anche nella prospettiva del rilancio turistico e produttivo del nostro Paese.

Non voglio fare qui, oggi, un riassunto di quanto la Lega Nord ha già detto in innumerevoli occasioni, sia in Aula, sia nelle Commissioni, ma ritengo necessario ribadire in questa occasione

come il riferimento, evidentemente, sia all'annosa questione relativa al potenziamento dell'*hub* aeroportuale di Fiumicino e alla corrispondente dismissione di rotte presso l'aeroporto di Malpensa, secondo quanto verificatosi nella primavera 2008, in attuazione del piano industriale della compagnia di bandiera.

Se, ad oggi, è stato obiettivamente prioritario dare una soluzione tempestiva al problema della crisi economica e finanziaria di Alitalia, con l'intento di salvaguardare le posizioni dei lavoratori della società e dell'indotto produttivo ad esso collegato, è per altro verso evidente che non si può proficuamente discutere sulle sorti della futura compagnia di bandiera senza una più ampia riflessione sulla programmazione della rete aeroportuale nazionale e, soprattutto, sull'assegnazione delle relative rotte. In particolare, è necessario ovviare ai numerosi errori che fino ad oggi hanno investito le politiche aziendali di Alitalia, al fine di promuovere una strategia di intervento di medio-lungo periodo incentrata su una valutazione economica del rapporto tra rete dei trasporti, produzione economica, altre infrastrutture strategiche e mercato potenziale delle rotte.

In questa prospettiva, appare condivisibile la scelta fatta dall'attuale Governo di porre in essere un tentativo di mediazione politica, ormai a buon punto, volto a "salvare" *in extremis* la compagnia di bandiera, nella convinzione che per un Paese a forte vocazione turistica come l'Italia non sia possibile rinunciare ad un controllo diretto sul traffico aereo nazionale.

Con questa stessa logica di intervento, è tuttavia necessario ribadire l'importanza dell'aeroporto di Malpensa quale centro nevralgico dei collegamenti nazionali, sia per la sua strategica posizione geografica quale «ponte verso l'Europa», sia quale punto di riferimento naturale e necessario per l'aerea maggiormente produttiva del Paese. Tale constatazione trova ampi riferimenti nei dati economici relativi al traffico aereo dell'aeroporto di Malpensa. Il taglio di una fitta rete di collegamenti aerei intercontinentali ed anche di medio e corto raggio sull'*hub* di Malpensa a vantaggio di Fiumicino, giudicato dal Governo Prodi indispensabile per rilanciare la compagnia aerea nazionale, non solo ha confermato che il Nord è una risorsa importantissima per il Paese - questo lo sapevamo già -, ma ha anche evidenziato che qualsiasi compagnia di bandiera non ha possibilità di risanamento e di sviluppo senza l'aeroporto di Malpensa. Da una proiezione dei dati disponibili, infatti, la scelta di ridimensionare l'*hub* di Malpensa ha comportato, per la stessa compagnia aerea nazionale, ingenti perdite in termini di minori ricavi, con negative ripercussioni anche sulla riduzione dei passeggeri.

All'epoca della presentazione del piano industriale di Alitalia, le previsioni indicavano che meno di un terzo dei viaggiatori del Nord Italia avrebbe accettato di essere dirottato sullo scalo di Roma Fiumicino, con una perdita di circa 7 milioni di passeggeri che si sarebbero indirizzati verso altri vettori aerei. La società di gestione aeroportuale avrebbe assistito ad una riduzione dei proventi pari a 70 milioni di euro l'anno, con rischi di esuberi per circa 1.200 unità. Attualmente, tutti i dati confermano quanto annunciato nelle previsioni. Lo scalo milanese si trova ad affrontare, ad oggi, una perdita annuale del 31 per cento dei passeggeri, quasi esclusivamente a vantaggio degli altri scali europei, dal momento che l'aeroporto di Fiumicino è cresciuto solo dell'11 per cento.

Se, come previsto dalla proposta Air France nelle trattative con il passato Governo Prodi, Fiumicino fosse stato trasformato nel principale, se non unico, scalo internazionale per l'intero Paese, la perdita stimata sarebbe stata di circa 7 milioni di passeggeri l'anno. Il danno, per la sola Regione Lombardia (la Regione in cui risiedo e, quella che conosco meglio), considerando l'intero indotto produttivo connesso al traffico aereo su Malpensa, è stimato in 15 miliardi di euro annui. Paradossalmente, già nel 2004 lo stesso presidente di Air France, Jean-Cyril Spinetta, aveva colto questo profilo, indicando a suo tempo in Milano il luogo più adatto a un *hub* per l'Italia. Al contrario, l'«Herald Tribune» indicava lo scalo di Fiumicino tra i peggiori aeroporti del mondo.

Per tali ragioni, è dunque necessario riflettere adeguatamente sulla convenienza economica del potenziamento dell'aeroporto di Malpensa. Se si considera, infatti, che nel Nord del Paese viene venduto circa il 68 per cento dei biglietti aerei per le tratte internazionali, possiamo comprendere come lo sviluppo del sistema del trasporto aereo nel Nord Italia possa determinare una crescita economica pari a due punti e mezzo entro il 2020.

Il potenziamento dell'aeroporto di Malpensa, e in generale degli aeroporti del Nord, appare inoltre irrinunciabile considerato anche l'attuale momento storico, che ci vede ormai proiettati verso l'Expo 2015. In questa prospettiva, appare quindi necessaria una strategia di specializzazione sugli scali lombardi, confermando il ruolo di *hub* intercontinentale di Malpensa, facendo di Linate un «*city airport*», rafforzando Orio al Serio come polo dei *low cost* e sviluppando Montichiari come scalo merci.

Tuttavia, perché tale progetto possa essere attuato, bisogna procedere alla liberalizzazione delle rotte lasciate aperte da Alitalia, attraverso una revisione degli accordi bilaterali. Ricordiamo che in quest'Aula, durante la discussione sul prestito ponte, è stato accolto dal Governo l'ordine del giorno

G100, a prima firma del presidente Bricolo, che impegnava l'Esecutivo ad adottare ogni possibile iniziativa ed impartire ogni necessaria istruzione al fine di pervenire ad un'urgente revisione e ridefinizione dei vigenti accordi bilaterali.

L'ordine del giorno G101, che presentiamo oggi, va nella stessa direzione: non è cambiato nulla per quanto riguarda la nostra posizione sulle strategie da attuare per un rilancio del sistema aeroportuale italiano. Per questo, anche l'ordine del giorno G101 reca alla fine l'impegno al Governo ad attivarsi sollecitamente al fine di concludere nuovi accordi bilaterali con i Paesi delle compagnie interessate, al fine di giungere, nel più breve tempo possibile, ad una situazione di piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

Abbiamo presentato anche l'emendamento 3.0.100. Qualcuno in verità potrebbe obiettare che in un provvedimento come quello in esame, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi, si faccia specifico riferimento al sistema aeroportuale. Ma l'articolo 3 del decreto in esame fa preciso riferimento alle questioni legate ad Alitalia.

Per questo, in relazione ad una politica incentrata sullo sviluppo di un solo aeroporto, di una sola compagnia di bandiera, che rischia di essere dannosa non solo per il Nord, ma per l'intero Paese, il nostro emendamento va nella direzione di chiedere la liberalizzazione della disciplina degli accordi bilaterali, in maniera tale che la decisione su dove collocare i voli avvenga secondo precise logiche di mercato che tengano conto dell'effettiva richiesta degli utenti. L'emendamento prevede quindi, in estrema sintesi, che al fine dello svolgimento del servizio pubblico di trasporto aereo con i Paesi esteri, le compagnie aeree, qualora intendano incrementare i collegamenti con l'Italia, ne facciano richiesta all'ENAC. L'ENAC, entro 30 giorni dalla presentazione della richiesta, rilascia la relativa autorizzazione, verificando preventivamente che la richiesta non sia in contrasto con gli accordi bilaterali vigenti. In caso contrario, l'ENAC trasmette nel medesimo termine gli atti al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che nei 30 giorni successivi avvia le necessarie procedure finalizzate al raggiungimento dei relativi accordi bilaterali.

In conclusione, l'emendamento 3.0.100 rappresenta sicuramente una discontinuità rispetto al passato, una discontinuità che però è in grado di incidere positivamente sull'intero sistema del trasporto aereo, garantendo che lo stesso si svolga non più secondo logiche centralistiche, ma di mercato. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Adamo. Ne ha facoltà.

ADAMO (PD). Signor Presidente, colleghi, voglio anch'io esprimere innanzitutto soddisfazione perché si è scongiurato il peggio per tanti lavoratori, per le loro famiglie, e speriamo - sperare è obbligatorio! - si sia aperta una stagione nuova con questo nuovo soggetto in campo, la CAI, che raccoglie l'eredità di Alitalia.

Come ha ben detto il senatore Marco Filippi precedentemente, di questo si tratta ed è inutile continuare a dire che abbiamo una compagnia di bandiera e che abbiamo in campo Alitalia, perché non è così. Abbiamo una nuova realtà italiana, di cui si apre oggi la scommessa per il futuro sulla sua capacità di stare in campo da un punto di vista industriale. Uso questa espressione perché la stagione che si apre richiede a tutti di ripristinare la verità nei rapporti con i cittadini e con gli operatori.

Questa vicenda si è chiusa positivamente grazie ad un grande sforzo di responsabilità delle parti in causa, a partire da quelle sindacali, quando sono stati isolati i falchi e hanno prevalso le forze della moderazione e del dialogo. Spiace, ma non sorprende, che tra i primi si sia distinto il Presidente del Consiglio, responsabile non ultimo delle condizioni disastrose di Alitalia, del fallimento negli anni del suo Governo dal 2001 al 2006 della possibilità di dare vita, insieme ad Air France e KLM, alla più grande compagnia europea con Alitalia in posizione rilevante. Egli è il responsabile politico del fallimento, solo otto mesi fa, della vendita ad Air France a condizioni unanimemente riconosciute come più favorevoli da tutti i punti di vista, a partire dai costi pubblici gravanti su quelle famose tasche degli italiani da cui Berlusconi avrebbe dovuto tenersi così lontano.

Su questo, come su altri aspetti delle politiche industriali, è già intervenuto il senatore Marco Filippi ed interverranno in modo più competente di me altri colleghi. Desidero pertanto tornare al decreto, perché oggi siamo appunto chiamati a dire se lo trasformeremo in legge e a rispondere al quesito se questo decreto sia una buona legge. La risposta è no e i motivi sono stati così ben sintetizzati dal commissario europeo ai trasporti Tajani nell'audizione di 15 giorni fa da esimerci dal dover aggiungere molto altro.

Per quanto riguarda la trasparenza e la concorrenza, non è prevista nessuna gara pubblica; per quanto riguarda il garante indipendente ed il prezzo di mercato, il prezzo non è ancora chiarissimo mentre, quanto all'indipendenza del garante, sappiamo che Banca Intesa (pur conoscendo

l'onorabilità di questa istituzione) è uno dei soggetti della cordata e, nel contempo, uno dei creditori di Alitalia e il principale creditore di Air One, cioè di un altro soggetto.

Per quanto riguarda la totale frattura tra il vecchio e il nuovo senza nessuna commistione, al di là delle dichiarazioni di Berlusconi sulla compagnia di bandiera e del fatto che egli continui a sostenere che è la stessa compagnia che va avanti (mentre ci si chiede di separare nettamente la gestione), la questione dell'*advisor* e dei soggetti che compongono questa cordata (oltre alle considerazioni svolte sugli aiuti di Stato) indica nuovamente che non ci siamo.

C'è di più, però, perché per non adottare direttamente un provvedimento su Alitalia si è scelta la strada della norma generale. Tra l'altro, ho visto con preoccupazione alcuni emendamenti di maggioranza che poi sono spariti e sono contenta di aver sentito dal relatore che, anzi, in Commissione sono stati portati emendamenti tendenti a ridurre la portata generale di questo intervento. Infatti, noi non rischiamo solo di avallare una brutta procedura pur di salvare Alitalia ma di aprire la strada ad una brutta stagione di statalismo assistenzialistico e discrezionale posto nelle mani del Governo al di fuori di una, seppur minima, parvenza di politica industriale.

È la mancanza di questa politica industriale a preoccuparci anche per la soluzione Alitalia e l'insistenza di molti per un *partner* internazionale è motivata da questa preoccupazione, perché per creare una grande compagnia aerea occorre avere le spalle solide da un punto di vista industriale e qualcuno dice, sorridendo e scherzando, che ci vogliono gli aerei. Nessuno dei *partner* CAI ha le spalle così solide e non le ha neanche Air One, che è l'unico soggetto industriale della cordata. È una compagnia piccola, estremamente piccola ma, in compenso, molto indebitata.

Ma ancor di più mi preoccupa la mancanza di un progetto per il nostro sistema aeroportuale: quali strategie, quali funzioni, quale inevitabile riordino? Non voglio approfittare di questa occasione per sollevare la questione inerente all'aeroporto di Albenga, anche se non sarebbe stato inopportuno, signor Presidente, che il Governo anche in questo caso desse una risposta, un chiarimento, smentisse quei pericolosi sovversivi della trasmissione "Annozero" che ci hanno detto cose così terribili; tuttavia chiudiamo questa parentesi. Mi preoccupano Linate e Malpensa (mi rivolgo ai colleghi della Lega e mi dispiace che sia andato via il collega che è intervenuto prima): da febbraio a maggio non abbiamo sentito dire altro che il ridimensionamento di Alitalia su Malpensa e Linate era una sciagura e che qualsiasi proposta sarebbe stata inaccettabile. Prima ho sentito che il collega ha presentato un emendamento, che valuteremo, sulla questione inerente agli accordi bilaterali e vorrei chiedere per quale ragione la Lega non ha sostenuto la nostra posizione in questo senso a febbraio e marzo in consiglio comunale a Milano e in Regione Lombardia: come mai hanno preferito la strada della propaganda?

Almeno tra i senatori lombardi - e spero anche con i colleghi deputati - vorrei che si riaprisse un ragionamento comune per richiedere il ripristino del tavolo di discussione su Milano, vale a dire un ragionamento comune per le infrastrutture che rendano Malpensa un aeroporto credibile, prima di poter condurre una battaglia, anche in vista dell'Expo, senza contrapposizioni con Fiumicino che sarebbero ridicole, senza egoismi localistici, ma anche con la verità. Diversamente, dovrete spiegare ai milanesi e ai varesotti perché, come primo punto del federalismo fiscale, debbano pagare i debiti di Alitalia con SEA, nonché la causa che imprudentemente qualcuno ha voluto aprire per propaganda politica: mi riferisco ad una causa per 1.200 milioni che SEA ha aperto con Alitalia. Dovete scusarvi per essere di nuovo credibili su Malpensa! (*Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ciarrapico. Ne ha facoltà.

CIARRAPICO (PdL). Signor Presidente, come abbiamo tutti ascoltato, i relatori di questo disegno di legge e le Commissioni riunite hanno svolto un ottimo lavoro; tuttavia non abbiamo ascoltato un gruppo cospicuo di lavoratori, vale a dire i precari che gravano soprattutto sulla Regione Lazio e sulla nostra Provincia di Roma, dal momento che Fiumicino è piena di lavoratori precari.

Non li abbiamo sentiti, ma i precari esistono; frattanto la più logica delle soluzioni era - e presenterò un subemendamento al riguardo - quella di raccomandare alle società di gestione aeroportuali di farsene carico. Infatti, non possono farsene carico perché tali società costituiscono una *lobby* fortemente incrostata, in quanto rappresentano gli interessi locali, i clientelismi dei vari Comuni, soprattutto del settentrione, che sono *magna pars* delle suddette società di gestione aeroportuale.

Mi chiedo dunque cosa sia possibile fare per i precari di Fiumicino. Siccome sono i più numerosi, penso valga la pena, con un subemendamento che presenterò in giornata, imporre alle società aeroportuali l'assunzione prioritaria o privilegiata di tutti gli esuberanti del personale di terra Alitalia

gravanti sul mega aeroporto di Fiumicino. Almeno in questo potremmo in parte proteggerli, facendo cosa sana per la finanza locale.

Le società di gestione aeroportuale soprattutto al Nord sono vere e proprie *lobby* clientelari. Questo non è giusto, anche perché se consideriamo gli asset di indebitamento della *bad company* dell'Alitalia l'indebitamento nei riguardi delle società di gestione aeroportuale è notevolissimo. Facciamo in modo, allora, che non assumano più nessuno se non prioritariamente recuperando il posto di lavoro ai precari di Fiumicino. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Bonino. Ne ha facoltà.

BONINO (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, ci troviamo oggi a discutere la conversione in legge di un decreto-legge dal titolo criptico e un po' sibillino, generico, che va sotto il nome di «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi». Tradotto in un linguaggio parlato, che possano capire anche gli italiani, quello che state decidendo, o volete decidere, è in realtà un provvedimento che consente di socializzare le perdite e di privatizzare i profitti. Questo è, così si chiama: oggi per l'Alitalia, nei prossimi sei mesi (speriamo di no) eventualmente anche per altri. Anzi, non vorrei che il limite dei sei mesi suonasse come un appello ad alcune altre aziende di Stato pericolanti a sbrigarsi per poter anch'esse usufruire di questo meccanismo di socializzazione delle perdite e di privatizzazione dei profitti.

Vedete, cari colleghi, con la bacchetta magica si può incantare per un po', ma sparito l'incantesimo i problemi rimangono. Con la bacchetta magica, e cioè con il trasferimento a noi, alla collettività, ai contribuenti, delle ultime passività e del costo sociale dei posti di lavoro che andranno perduti, non si è solo separato con il bisturi il buono e il cattivo, la *bad company* e la *good/new company*, la farina e la crusca, si sarebbe detto una volta. In realtà si è fatto molto di più.

In sequenza: innanzitutto, si è commissariata Alitalia stabilendo che il commissario straordinario può individuare l'acquirente a trattativa privata *intuitu personae*, cosa che mi sembra molto buona, ma che è molto cattiva per le normali regole di mercato che con il precedente Governo avevamo perlomeno cercato di seguire.

In secondo luogo, si autorizzano concentrazioni di mercato altrimenti vietate, ancorché comunicate all'*Antitrust*, però pregando quest'ultima di essere poco "anti" e molto *trust*, e vi seguirà.

Terzo: si copriranno di ammortizzatori sociali biblici migliaia di lavoratori, applicando a loro (e solo a loro, almeno per il momento) regole e compensi mai ricevuti da altri. Buon per loro; un po' meno per il resto dei lavoratori di questo Paese.

Quarto: si esentano a posteriori amministratori, componenti dei colleghi sindacali e quant'altri da qualunque responsabilità per fatti commessi in quanto dirigenti a vario titolo di Alitalia. Insomma, una specie di amnistia, emanata per decreto, ad effetto retroattivo. Quindi, di chi è mai la colpa di anni di "profondo rosso"? Della società, ci viene detto. Ma di quale società parliamo? Di quella con la maiuscola o forse si vuol parlare della società *tout court*, cioè di tutti, degli italiani, o magari di qualche straniero che passava di là? Certo, dite in questo decreto, non è dei pur italianissimi amministratori che si sono succeduti fin qua. Molto bene. Siamo di fronte, insomma, ad una specie di *todos caballeros*: chi ha dato ha dato, chi ha avuto ha avuto, oggi si riparte. Ma certo ai creditori va meno bene, perché nel *cupio dissolvi* dell'azienda (la *bad company*, beninteso, quella a cui non sono garantite le magnifiche sorti e progressive) ai creditori, temo, andrà un po' meno bene.

Intendiamoci, colleghi: qui nessuno gioca al tanto peggio, tanto meglio. Noi radicali non siamo fatti di questa pasta; io non sono fatta di questa pasta. Però, nel momento conclusivo, in cui si raffazzona o si salva il salvabile, va detto chiaramente non solo quale era l'altra possibile ipotesi, ma anche quante regole sono state e sono stravolte, violate, messe da parte, nell'interesse non della collettività ma di alcuni pochi.

Si dice che serve una compagnia italiana per il turismo: ma quali turisti volete far volare da Milano a Roma, da Roma a Milano ed eventualmente da Milano a Palermo? A noi serve gente che venga dalla Cina, dall'India, da Paesi del Golfo; serve avere una compagnia o una rete perché gli italiani possano andare in India, Cina Brasile, Sudafrica e non da Roma a Milano o da Milano a Roma, visto che fra poco sarà meglio andarci in treno. Non c'entrano i turisti in tutta questa vicenda. C'entrano degli italianissimi privilegi e degli italianissimi interessi.

Non intendo neppure partecipare alla disputa se sia meglio farsi corteggiare da Air France e da Lufthansa. Non è questo che mi interessa. Dico però che anche la *bad company* è italiana, non è una specie di Calimero nero: la *bad company* è italianissima anche lei. I debiti ammontano a circa 3 - 4 miliardi: forse avremmo potuto utilizzarli per altri ed entrare a far parte da subito di quella rete globale dei trasporti aerei in cui io temo l'italianità durerà per poco. Ho come l'impressione che i nuovi *partner* che entreranno - Air France, Lufthansa e quant'altri - tra qualche anno la compagnia

la comprenderanno. Forse era meglio risparmiare 4 miliardi ed entrare da subito in questo *network* di trasporto aereo globale.

Pertanto, ciò che mi interessa sottolineare nel momento in cui siamo chiamati a discutere questo decreto-legge è di mettere semplicemente in luce come queste regole siano state stravolte. Io infatti ci credo alla concorrenza del mercato e non perché me lo dice la signora Kroes ma, perché credo che quello sia il fondamento anche del benessere che abbiamo costruito. Le regole ci sono, violarle non è mai foriero di una maggiore apertura e di una programmazione di un futuro più solido.

Non so come andrà a finire il passaggio a Bruxelles. Quello che so è che così com'è congegnato Bruxelles è sotto gli occhi di tanta gente, anche di altre compagnie che terranno giustamente gli occhi bene aperti. Avevamo negoziato altra cosa, ma certo dopo la capitalizzazione e tutta questa bella impresa stiamo parlando di altro. Ed io temo fortemente, per quanto capisco di regole europee, che ciò venga riconosciuto come aiuto di Stato, quindi illegittimo e di conseguenza non so bene chi dovrà restituirlo. Insomma, un pastrocchio. Un pastrocchio francamente caro, carissimo, senza prospettive.

Non è questo che possiamo approvare, pur con tutto lo spirito che volete. Salvare il salvabile va bene, ma sappiamo gli italiani che si poteva far altro, di più e meglio e che il combinato disposto della rigidità sindacale con una demagogia da campagna elettorale (la politica è entrata infatti pesantemente in questa scelta, il presidente Berlusconi ha detto e ripetuto: «ci penserò io») ha generato un pasticcio. E ritengo che tale pasticcio non sia francamente propedeutico a nessun futuro serio di una presenza italiana in un settore così delicato come è al trasporto aereo globale. *(Applausi dai Gruppi PD e IdV. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore De Toni. Ne ha facoltà.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, onorevoli senatori, rappresentanti del Governo, è un po' triste parlare in un'Aula vuota. Comunque, a nome del Gruppo dell'Italia dei Valori non posso che esprimere un parere fortemente negativo sul provvedimento per una molteplicità di ragioni sia di carattere tecnico che politico. Cercherò di sintetizzarle.

La questione di fondo riguarda un dato incontestabile e cioè che con il decreto-legge che stiamo discutendo il Governo Berlusconi non ha soltanto minato il principio della certezza del diritto, arrivando addirittura a sospendere molte di quelle regole democratiche che oggi rappresentano i capisaldi della nostra legislazione sulla tutela della trasparenza e della concorrenza dei mercati nazionali, ma ha anche convinto il popolo italiano di una serie di aspetti che niente hanno a che fare con quello che, con riferimento al caso Alitalia, è realmente accaduto.

La verità è che il Governo, contravvenendo ai più basilari principi del rispetto delle prerogative parlamentari, ha brutalmente derogato alle principali norme *antitrust* in materia di concentrazione e, affossando i poteri dell'Autorità garante, ha autorizzato espressamente e per legge tre anni di situazione di monopolio per favorire una singola cordata di industriali.

Ciò è accaduto per due motivi essenziali. Innanzi tutto, in questo modo il Governo Berlusconi vuole consentire al commissario straordinario la vendita dell'azienda in tempi brevissimi e a trattativa privata, cosa impossibile sino ad oggi in quanto ogni vendita presupponeva una gara pubblica che si doveva concludere con l'assegnazione di beni al migliore offerente. In secondo luogo (come già evidenziato, ma intendo qui ribadirlo), il Governo intende consentire la vendita di Alitalia in deroga all'*antitrust*, cosa ugualmente impossibile fino ad oggi, e CAI ha - o dovrebbe avere - anche le rotte di Air One, con le quali creerà posizioni certamente dominanti o di puro monopolio.

Ciononostante, le offerte CAI ed Air France non potranno mai essere definite equivalenti dal punto di vista strettamente finanziario perché per acquistare Alitalia Air France era disposta a mettere in campo denaro da spendere per l'acquisto degli aerei e delle rotte di Alitalia, come onere per il pagamento dei creditori di Alitalia ed anche come investimento nell'azienda successivo all'acquisto. Ipotizzando pure che gli investimenti successivi all'acquisto di Alitalia possano risultare identici in entrambi i casi, la diversità radicale tra le due offerte, e segnatamente quelle di CAI e di Air France, risiede nel fatto che mentre Air France comprava le azioni e si assumeva l'onere di pagare i creditori perché la società restava in vita, la CAI comprerà - come è ovvio, visto che Alitalia è una società di fatto fallita - solo l'attivo, la *good company* (come è stato affermato), senza debiti e dunque non pagherà nulla in termini di oneri per il pagamento di tutti i creditori Alitalia.

Ad ogni modo, illustri colleghi, solo questo Governo poteva prevedere regole *ad hoc*, direi *ad personam*, per l'alienazione dei beni dell'impresa, in spregio alle norme sulla valutazione indipendente, sulla pubblicità e sul vincolo del migliore realizzo nella cessione dei beni. Solo questo

Governo poteva dettare regole a tutela di specifici azionisti e obbligazionisti, violando il principio della *par condicio creditorum* e quello della generalità ed astrattezza della legge.

L'ultimo aspetto è poi di eccezionale gravità e al riguardo mi auguro che ci sarà - ma ne dubito - una presa di coscienza almeno dei rappresentanti in Parlamento della maggioranza. L'articolo 3 del decreto-legge n. 134 del 2008 contiene tre esimenti, tre esoneri da responsabilità, a favore dei soggetti coinvolti nella gestione del gruppo Alitalia.

La prima esimente riguarda la responsabilità degli amministratori, dei sindaci, dei dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari di Alitalia-Linee aeree italiane Spa e Alitalia servizi Spa e delle società da queste controllate, con riferimento ai comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere dal 18 luglio 2007 e fino all'entrata in vigore del decreto-legge il 28 agosto 2008, n. 134. La prima esimente è quindi limitata ai comportamenti, atti e provvedimenti volti a garantire la continuità aziendale delle predette società. La responsabilità è posta a carico esclusivamente delle società commerciali ed è esclusa persino quella penale.

La seconda esimente è invece relativa alla responsabilità amministrativo-contabile dei citati soggetti, nonché dei pubblici dipendenti e dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici, cioè a dire che nessuno potrà essere più ritenuto colpevole di niente, si deresponsabilizzano tutti e non si dice se esista o meno una qualche specificazione dell'ambito soggettivo dei soggetti comunque titolari di incarichi pubblici.

Andiamo avanti, cari colleghi, perché l'ultimo periodo del comma 1 dell'articolo 3 introduce la terza esimente, riferendola ai soggetti coinvolti nello svolgimento di funzioni di amministrazione, direzione e controllo, nonché di sindaco o di dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. In buona sostanza, viene escluso che i comportamenti posti in essere da tali soggetti possano costituire motivo per ritenere insussistente il possesso dei requisiti di professionalità richiesti per lo svolgimento di tali funzioni in altre società.

Questo è quello che dice il decreto, che solo per questi ultimi aspetti deve considerarsi del tutto incostituzionale, perché né l'articolato, né la relazione governativa legata al disegno di legge di conversione del decreto-legge spiegano la ragione della previsione della data del 18 luglio 2007. A questo punto il Governo deve prendersi le sue responsabilità perché ha aperto un varco pericolosissimo, senza contare che la Corte costituzionale, con varie pronunce, anche recenti del 2007 e 2008 (sentenze 128/2008 e 171/2007) con riferimento alla sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza delle disposizioni contenute nei decreti-legge, ha ribadito che l'esistenza di tali requisiti non può essere sostenuta da una mera e apodittica enunciazione, ma deve trovare puntuale spiegazione nella motivazione del decreto-legge.

Ma di questo al Governo non importa nulla perché una volta capito che in questo Paese leggi *ad personam* possono essere varate tranquillamente, cosa si fa? Le si deve solo applicare a chiunque e stavolta è toccato a soggetti politicamente nominati o indicati. Di conseguenza, gli eventuali creditori di Alitalia non potranno prendersela con nessuno perché gli unici creditori ammessi al Fondo di garanzia previsto dal decreto saranno solo gli azionisti e gli obbligazionisti di Alitalia e non sappiamo neanche fino a che punto, visto che è alimentato con i fondi dormienti destinati a ristorare le vittime del tracollo Parmalat.

Ci troviamo dunque di fronte ad un provvedimento che descrive una procedura fortemente dirigista (altro che liberale!), pensata solo ed esclusivamente per le grandi imprese che operano nei servizi pubblici, che pur tuttavia non risolve il problema Alitalia e anzi lo aggrava, ma soprattutto che riserva ai creditori un ruolo del tutto marginale e delle scarse se non inesistenti possibilità per essi di recuperare i propri crediti.

Per questi motivi e tantissimi altri che si legano tutti al modo dissennato con il quale il Governo Berlusconi sta portando avanti le proprie iniziative, il Gruppo dell'Italia dei Valori esprime fin da ora un voto contrario al provvedimento al nostro esame. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Sangalli. Ne ha facoltà.

SANGALLI (PD). Signor Presidente, onorevoli senatori, rappresentanti del Governo, in premessa di questo rapido intervento, che sarà molto critico nei confronti di questo provvedimento, voglio dire che la criticità nei confronti del provvedimento non vuole sottovalutare la necessità di un'azione importante ed ampia per il salvataggio dell'Alitalia, ma ritengo che si sia seguita, in questa vicenda, la strada meno trasparente, la più onerosa, certamente la meno professionale. La vicenda dell'Alitalia rappresenta, più che un caso industriale, quasi una metafora generale, analisi ed insieme sintesi del nostro Paese. Come ha detto autorevolmente il ministro Tremonti, essa è quasi

un'autobiografia dell'Italia, ma io aggiungo: un'autobiografia di un Paese che continua ad essere sospeso tra un passato che non passa e un futuro che non arriva.

Il cataclisma che è nato sui mercati finanziari mondiali in questi giorni vede il nostro Paese coinvolto pesantemente, così come tutti gli altri Paesi occidentali, dagli effetti derivanti dalla crisi finanziaria: basti pensare all'andamento della Borsa, al panico tra i piccoli risparmiatori, che vedono in forse la tenuta delle stesse banche in cui hanno i loro depositi, e - lo devo dire perché vengo da quel mondo - alla piccola impresa alla ricerca di credito per fare investimenti indispensabili in una fase recessiva e che in questo momento non si trovano se non a prezzo di garanzie patrimoniali nettamente sovrastanti il credito concesso.

Si dà ora la colpa ai mercati, alla mancanza di regole, all'ininfluenza delle autorità politiche ed economiche. Vorrei dirlo: i teorici della deregolamentazione, quelli del meno Stato e più mercato, sono coloro che oggi, cambiando faccia brillantemente, ci raccontano di una visione, di una cultura che prevede più Stato e meno mercato. In realtà, i mercati sono stati trasformati in giungle piene di trappole, per i risparmiatori, i cittadini e gli operatori economici, date da una deregolamentazione fortemente sostenuta - lo devo dire con chiarezza - dalle destre che governano il nostro Paese, così come da quelle che governano gli Stati Uniti d'America.

E l'Alitalia è l'eclatante esempio di un fallimento politico che è perfino più grave, perché sembra che nessuno se ne renda conto. In discussione non vi è il salvataggio della compagnia, cui avrebbe provveduto in realtà già la fusione con Air France-KLM, peraltro nel pieno rispetto delle regole della trasparenza e anche della necessaria collocazione della compagnia in un'importante *partnership* internazionale. La discussione si è spostata sul tema della sua italianità e sull'uso elettorale che il Presidente del Consiglio ha fatto di questo argomento: è saltata per la convergenza di cinismo politico, da un lato (quello del Governo), e - perché non dirlo - dei vari conservatorismi e miopie corporative, dall'altro.

Il risultato è che quella che era una pura operazione industriale si è trasformata in un drammatico salvataggio, per altro condotto con prepotenza mediatica, di cui ovviamente tutti ci sentiamo partecipi, condotto dal Governo in maniera non solo davvero molto poco trasparente, ma anche certamente pochissimo professionale. Ciò che prima veniva acquisito nel suo complesso, cioè la compagnia con i suoi crediti ed i suoi debiti, oggi viene ceduto separatamente: da un lato, si cede - come ricordava la senatrice Bonino - un'azienda senza debiti, con nessun esubero di personale e gli asset positivi, che va alla cordata degli imprenditori patriottici opportunamente reclutati e prericompensati, e, dall'altro, si riuniscono in una *bad company* tutti i debiti, gli esuberi e quanto si deve ai diversi creditori. La *bad company*, sulle spalle del contribuente, la *new company* sulle spalle, appunto, di questa cordata di imprenditori patriottici: un'operazione tutt'altro che di mercato, che si concretizzerà realmente solo quando entrerà in questa compagnia un partner straniero, cioè quello che farà perdere l'italianità della compagnia stessa.

Se qualcuno si è preso la briga di leggere il piano industriale presentato, avrà notato che il gruppo di imprenditori che entrano in campo si prefigge una gestione di medio periodo della compagnia ed un controllo per alcuni anni, salvo poi metterla nella disponibilità del mercato. D'altra parte, si tratta di una società per azioni: come delimitare in essa il fatto che le quote possono venire acquisite da partner stranieri? In realtà, quello che succederà è che, dopo questo piano industriale, la gestione operativa della compagnia sarà in mano al partner straniero, che è l'unico che ha le competenze per poter restare sui mercati internazionali e, di fatto, la gestione non sarà italiana, ma per di più anche la proprietà ed il controllo diventeranno molto presto non italiani.

Per fare tutto questo, si è dovuto ampliare la legge Marzano: le motivazioni di contrarietà sono state espresse da tanti, perciò non voglio usare il tempo per dire cose già dette; voglio però ricordare solo un aspetto, e cioè che la legge Marzano interviene sulle imprese con oltre 500 dipendenti e oltre 300 milioni di euro di indebitamento, in crisi industriale e finanziaria: interviene, quindi, sullo 0,4 per cento delle imprese italiane, perché tante sono quelle con più di 500 dipendenti. Devo dire che questa operazione dell'Alitalia viene guardata con tanta ammirata simpatia - e lo dico sottolineandone l'ironia - dalla quantità di piccole imprese italiane che non hanno ciambelle di salvataggio né buone uscite per i propri dipendenti, se non uno o due mesi di liquidazione, e che quando si sono trovate di fronte al tema dell'italianità, in un'altra circostanza (per esempio, nella salvaguardia delle banche), pensando di avere in quel modo di fronte a sé un sistema che potesse accompagnarle nel loro sviluppo, hanno visto invece, sullo stesso tema, saltare un governatore della Banca d'Italia e progetti di italianità delle banche stesse e che l'italianità talvolta è importante e talvolta no.

Devo dire che è davvero preoccupante che si salvaguardi l'italianità in un settore nel quale bisognerebbe avere il massimo di internazionalità, mentre non la si è salvaguardata in settori in cui

oggi si dimostra che sarebbe stato necessario avere più attenzione al nostro Paese e meno agli egoismi, agli asset e ai diversi protagonismi che in certi momenti sono stati messi in campo. Ebbene, è davvero un capitolo triste per l'Alitalia, per le piccole imprese ed anche per la dignità delle istituzioni nazionali. *(Applausi dal Gruppo PD)*.

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Spadoni Urbani. Ne ha facoltà.

SPADONI URBANI (PdL). Signor Presidente, colleghi senatori, esponenti del Governo (ne è ancora rimasto uno presente), fu il ministro Marzano, come abbiamo ricordato e sentito ricordare da molti di coloro che sono intervenuti prima di me, a comprendere la necessità di intervenire per la ristrutturazione di grandi aziende in situazione di grave crisi. Egli emanò il decreto-legge n. 347 del 2003, poi convertito nel 2004 con la legge n. 39. Quella norma modificava un preesistente decreto legislativo del 1999, il n. 270, che consentiva alle grandi imprese in crisi di avvalersi di procedure di ristrutturazione economiche e finanziarie più efficaci.

Oggi, con l'atto in parola, non solo in relazione alla questione Alitalia, che pure è diventata paradigmatica, si vuol dare alle grandi imprese in crisi la possibilità di proseguire, per quanto possibile, ad una parte delle attività con la procedura di cessione di complessi aziendali prevista alla lettera a) del comma 2 dell'articolo 7 del decreto legislativo n. 270 del '99, sulla base di programmi di ristrutturazione in pieno accordo condiviso con i dipendenti.

Certo la previsione legislativa non è tutto. Abbiamo visto - mi si consenta un richiamo all'immediato passato - come la trattativa Alitalia sia stata molto difficoltosa. Non tutte le sigle sindacali rappresentative hanno condotto una trattazione sempre lineare e corretta. Solo la volontà del Governo, di questo nostro Governo Berlusconi, ha permesso di restituire il lavoro, considerando l'indotto, a 35.000 persone - e non so se dico poco! - che si sarebbero trovate per strada senza aiuti di alcun genere.

La polverizzazione sindacale è evidente; richiederebbe una sollecita riflessione condotta sotto più profili culturali intorno alla tradizionale nozione di confederalità - è un terreno sdruciolevole e difficile - come peraltro già previsto dall'articolo 39 della nostra Costituzione repubblicana.

Ma non solo la frammentazione è stata alla base delle difficoltà. Va ripensata la rappresentanza dei lavoratori, come ha mostrato anche la vicenda dei confederati spaccati al loro interno (lo abbiamo visto in questi venti giorni) tra chi si è comportato e ha tenuto posizioni responsabili e cooperanti, come CISL, UIL e UGL, e una CGIL riottosa, più partito che sindacato, in termini di modalità e di presenza al tavolo delle trattative. Non si può permettere, a mio avviso, che tra le maestranze passi l'idea che il sindacato vero sia quello del no più riottoso e più forte. Fare sindacato è in primo luogo un atto di responsabilità, è farsi carico delle istanze degli altri e degli interessi generali e non è sembrato che la CGIL e alcune sigle degli autonomi si siano prontamente fatti carico delle istanze dei più deboli, mentre si è certamente cercato di perpetuare privilegi e storture a carico della collettività. Voglio stendere un velo pietoso nei confronti di aspiranti *premier* che non sanno comportarsi da leader.

Ciò detto, tornando al provvedimento in discussione, vorrei sottolineare come esso preveda una serie di modifiche per snellire il decreto-legge n. 347 del 2003, sia adeguandolo a nuove procedure, sia semplificandolo. Riveste particolare valore, a mio avviso, il contenuto dell'articolo 1, comma 13. Mi pare che, senza stare a descrivere minutamente il nuovo sistema di ammortizzatori sociali, sintetizzando si possa affermare che esso rappresenti un buon passo in avanti nell'interesse di tutti i lavoratori.

Inoltre - e la clausola è a favore delle maestranze dell'Alitalia - si prevede che con riferimento ai lavoratori destinatari di trattamenti di integrazione salariale straordinaria o di mobilità si applichino, in favore del datore di lavoro che li assume, gli incentivi al reimpiego previsti dalla disciplina generale per i soggetti in mobilità. Non si sono quindi fatti strappi, ma si è seguita la normativa.

L'articolo 2 prevede per i lavoratori del trasporto aereo posti in mobilità fondi aggiuntivi per 30 milioni di euro all'anno. Si estendono poi i termini massimi - senza entrare nei particolari, l'abbiamo detto in tanti - della durata della cassa integrazione straordinaria: l'intervento di integrazione salariale potrà essere concesso fino a 48 mesi e il trattamento di mobilità fino a 36 mesi. Tali limiti massimi sono ammessi indipendentemente, naturalmente, dall'età anagrafica e dal luogo geografico di provenienza. Si tratta di importanti benefici che potranno essere accordati con immediatezza e con certezza.

Voglio qui rispondere a valutazioni svolte in Commissione: è difficile pensare di poter fare di più, coinvolgendo nel provvedimento anche i lavoratori precari. I vincoli contrattuali e normativi non lasciano spazio per l'ulteriore estensione degli ammortizzatori. Dico questo proprio per rispondere a

chi, per non votare il parere in Commissione, ha sostenuto che bisognasse pensare a queste misure anche per i precari: la legge non ce lo consente.

Parte significativa del provvedimento è quella relativa alla deroga all'articolo 62 del decreto legislativo n. 270 del 1999: per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali il commissario straordinario può individuare l'acquirente con il sistema della trattativa privata tra i soggetti che garantiscono la continuità del servizio, la rapidità dell'intervento e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale, nonché dai trattati sottoscritti dal nostro Paese.

Il prezzo di cessione giustamente è legato e non può essere inferiore a quello del mercato. Non entro nel merito delle esimenti, ex articolo 3 - ne avete già parlato - che vedo come atto necessario in questa occasione mentre è importante la tutela dei piccoli azionisti e degli obbligazionisti. Un segnale d'attenzione nella filosofia di questo Governo è, infatti, la tutela dei piccoli azionisti ed obbligazionisti.

Nel complesso ritengo che l'atto in oggetto risponda alle necessità di affrontare le crisi aziendali delle grandi imprese in maniera più rapida e con più strumenti, oltre che con una maggiore tutela delle maestranze, anche se le grandi imprese - è stato ricordato nell'intervento precedente al mio - non sono poi così numerose rispetto al grosso tessuto delle piccole e medie, di cui è invece ricco il nostro Paese.

La crisi di una grande impresa - che in genere ha un significativo indotto - può creare localmente un impoverimento generale e generalizzato per un'intera comunità ed un *vulnus* alle capacità di penetrazione del Paese a livello internazionale.

Se non è giusto, anche alla luce delle esperienze passate - e ce ne sono tante che si potrebbero ricordare - che lo Stato sostenga indefinitamente aziende decotte, se non è possibile sulla base della normativa europea questo tipo di intervento dobbiamo concedere e prevedere che non si debba tagliare tutta una pianta se solo una parte di qualche ramo è secco. Quello che ad una piccola impresa sarebbe difficile pensare, in una grande azienda, se può essere reso possibile mettendola nelle condizioni di operare, agire e produrre profitto da redistribuire, deve diventare realizzabile nell'interesse del Paese.

Le chiedo ancora trenta secondi, Presidente, solo per commentare l'intervento del senatore Ciarrapico, con il quale sarei d'accordo. Quanto da lui evidenziato è segno di buona gestione ma non può essere vincolato per legge.

Vorrei poi rispondere a tutti coloro che hanno definito questa operazione un pasticciaccio ... (*Il microfono si disattiva automaticamente*).

PRESIDENTE. La prego di concludere.

SPADONI URBANI (Pdl). Concludo, Presidente. Non c'è nessuna altra ricetta. Il presidente della CAI ci ha invitato ad avere fiducia nella nostra vitalità, nella nostra capacità di intraprendere e nella capacità delle imprese italiane di saper scegliere con calma in merito alla *joint venture*, qualora dovesse servire, affinché sia veramente operante.

Pertanto, rigettando l'aria iettatoria che dall'opposizione viene nei confronti di questo atto, annuncio il mio voto favorevole. (*Applausi dal Gruppo Pdl*).

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Donaggio. Ne ha facoltà.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, signori del Governo, colleghi, vale la pena di ricordare che la crisi di Alitalia viene da lontano e se vogliamo trovare un punto di partenza significativo dobbiamo ritornare al primo Governo Berlusconi, quando il ministro degli esteri Ruggiero si dimise a seguito della decisione del Governo di uscire dal progetto Airbus. Con quella scelta il Governo Berlusconi condannava Alitalia ad essere solo un'azienda di servizi e non un volano di politica industriale, alla pari con le grandi compagnie nazionali di partenariato che su quel progetto in quel momento investono, si ristrutturano e assumono così una posizione dominante sul mercato.

Il secondo passaggio cruciale al quale ci si sottrae è l'accordo con KLM. In nome della italianità, allora come ora, si fece fallire un'intesa che, in coincidenza con l'individuazione di Malpensa come *hub* europeo, avrebbe consentito un'alleanza da posizioni più dignitose e sicuramente più vantaggiose per il Paese. Certo, si dovevano riposizionare gli aeroporti di Linate e Fiumicino, ma sarebbe stata una svolta di qualità del nostro sistema di trasporto aereo con beneficio per i cittadini ed i contribuenti. La Lega è in prima fila a far fallire il progetto Malpensa, e su questo terreno trova ottimi alleati, a Milano come a Roma, e la conseguenza è il declino ancor più veloce sia di Alitalia che di Malpensa.

Le gestioni che si alternano durante l'ultimo Governo Berlusconi, a partire dalla presidenza Bonomi, sono segnate dall'incompetenza e dall'inefficienza, che si possono così riassumere: quote di mercato drammaticamente in calo dal 2001 sia sui voli domestici che internazionali; difficoltà di incremento della produzione; recupero di produttività solo teorico a fronte dell'assenza di una flotta adeguata; inefficienza dei processi operativi e sovrastima dei ricavi; degrado dei processi tipici del vettore in termini di organizzazione, processi e competenze, a seguito soprattutto delle dissennate uscite di manager e quadri, sostituiti con soggetti estranei al trasporto aereo. Non il costo del lavoro, ma l'inefficienza complessiva del sistema operativo aziendale ha prodotto la situazione che sta di fronte a noi.

L'ultimo colpo di grazia al mantenimento di una compagnia unitaria ed integrata è l'azione svolta dall'attuale presidente del Consiglio Berlusconi, allora capo dell'opposizione, nel far fallire l'intesa con Air France.

La situazione di oggi non è il risveglio delle capacità imprenditoriali italiane, bensì un ricatto con il quale si obbliga il Paese a buttare 2 miliardi di euro dei contribuenti italiani in un progetto di corto respiro e di fronte al quale stanno incognite pesanti, tutte da verificare nel prossimo futuro.

Dopo tanto discutere, dopo aver cercato di scaricare di volta in volta le responsabilità del vostro Governo sull'opposizione, sui sindacati, in particolare sulla CGIL, sugli imprenditori pavidi e sulle banche, non avete ancora detto al Paese la verità su alcuni punti cruciali.

Ve lo abbiamo chiesto nelle Commissioni, sia quelle in seduta congiunta alla Camera, sia quelle del Senato, ma voi continuate a mentire al Paese e al Parlamento. Vi chiediamo ancora una volta: quanti sono gli esuberi? È un dato sul quale continuate a tacere. Alitalia insieme ad Alitalia Servizi ed Air One hanno, la prima, 19.350 e, la seconda, 3.200 dipendenti; insieme fanno 22.550 dipendenti. La nuova compagnia ne assumerà 12.500, gli esuberi dichiarati sono 3.200 circa: e gli altri 7.000 che fine fanno? Chi sono e in quali attività sono collocati? Ed i lavoratori stagionali e temporanei, cioè quelli precari, utilizzati ormai da anni per far fronte ai picchi delle concentrazioni di traffico estivo e turistico, quanti sono e per loro quali tutele? E tutto l'indotto diretto e indiretto che ruota attorno a tante piccole e medie imprese a quali conseguenze andrà incontro? La Camera di commercio di Roma ha fatto una previsione di una perdita di circa 30.000 posti di lavoro nell'indotto del trasporto aereo romano.

A tutti questi interrogativi nel vostro decreto-legge avete risposto allungando la cassa integrazione da cinque a sette anni, oltretutto differenziando il mondo del lavoro all'interno delle situazioni di crisi, come se perdere il posto di lavoro tra un lavoratore di Alitalia e quello di un'impresa in crisi fosse una cosa diversa. Ma ci tornerò!

Ora mi interessa sottolineare come la tanto dileggiata cassa integrazione, fonte di sperperi e di sfruttamento delle risorse pubbliche, secondo la vostra propaganda di questi anni, diventa la vostra unica proposta per gli esuberi diretti a tempo indeterminato lasciando al loro destino tutti gli altri, di fronte ad una crisi che ridimensiona il nostro trasporto aereo e le attività ad esso collegate.

E come se non bastasse prevedete il contestuale assorbimento di Air One che, come ha recentemente scritto «Il Sole-24 ORE», a fronte di un fatturato di 800 milioni, ha circa 1 miliardo di euro di indebitamento in base al quale ben sette gestioni aeroportuali hanno inviato intimazioni di pagamento, a partire da SEA per ben 21 milioni di euro.

L'accordo sindacale era vitale per uscire dal guaio in cui avete messo il nostro trasporto aereo e il suo principale vettore, ma anche su questo difficile passaggio la confusione e la divisione del Governo hanno rischiato di complicare la conclusione di un'intesa essenziale alla soluzione dell'attuale fase.

Presidenza della vice presidente MAURO (ore 12,05)

(Segue DONAGGIO). Al senso di responsabilità del sottosegretario Letta e del ministro Matteoli ha fatto riscontro la reiterata animosità verso la CGIL del ministro Sacconi. Dai tempi del Patto per l'Italia è fuori discussione che questo Ministro non ha le caratteristiche per condurre in porto vertenze delicate che hanno bisogno di equilibrio e di assenza di preconcetti ideologici.

Come ci si può fidare che sarete in grado di guidare il difficile processo che si apre con l'avvio della nuova compagnia, se avete al vostro interno comportamenti così apertamente divaricanti?

Il provvedimento che fa da sostegno a questa scommessa è inadeguato, confuso e pericoloso. Chiedete mani libere, assenza di regole e di controlli e, nel contempo, assistenzialismo e centralismo di Stato sono gli unici strumenti che sapete utilizzare per salvare ciò che resta di Alitalia e di Air One.

Ma nella difficile crisi che attraversa il Paese ci sono anche altre aziende nelle stesse condizioni. Per citare le più drammatiche che io conosco, la SIRMA e l'INEOS di Porto Marghera o il Linificio di Noventa di Piave. Perché non estendere anche a loro il trattamento di salvataggio di Alitalia? Quei lavoratori se lo aspettano, come tanti altri preoccupati del proprio futuro.

Dovete sapere che avete alimentato delle aspettative che esploderanno nei prossimi mesi con l'aggravarsi della crisi di molte imprese, visto il vertiginoso aumento delle ore di cassa integrazione degli ultimi mesi.

Inoltre, la formulazione del decreto-legge, che individua come destinatari del provvedimento tutte le aziende che operano nel campo dei servizi essenziali, si applicherà anche a Ferrovie dello Stato, Telecom Italia o alle gestioni aeroportuali?

Da opposizione responsabile quale siamo abbiamo cercato di operare per salvare il salvabile, ma non può essere approvato un provvedimento che ha volutamente il segno dell'arroganza e dell'incapacità di affrontare con scelte di alto profilo un settore vitale per il Paese, nonostante il grande sacrificio sociale ed umano che ad esso viene richiesto.

Il danno che l'operato del presidente Berlusconi ha fatto al Paese sta di fronte a noi. Per quanto riguarda il nostro Partito, abbiamo lavorato responsabilmente per evitare un ulteriore fallimento, per salvare il salvabile, ma non sarà possibile per voi continuare con questa superficialità e improvvisazione senza compromettere in maniera sostanziale la strada del risanamento e della speranza di ripresa della crescita della nostra economia. *(Applausi dal Gruppo PD).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Bugnano. Ne ha facoltà.

BUGNANO (IdV). Signora Presidente, rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, al rientro dal periodo feriale abbiamo trovato ad attenderci l'ennesimo dei decreti-legge presentati dal Governo, che questo Governo instancabile, in spregio al dettato legislativo che vuole che il decreto-legge debba essere adottato solo in casi straordinari di necessità e urgenza, ormai ci ha abituati ad utilizzare come strumento ordinario per la sua azione politica.

La straordinarietà dello strumento normativo del decreto-legge, sappiamo tutti, si riconduce alla deroga al principio di rappresentatività, in quanto sottrae al Parlamento l'esercizio della funzione legislativa. Eppure questo Governo usa ed abusa di questo strumento e lo piega a suo uso e consumo.

È quello che è avvenuto, cari colleghi, anche sul decreto oggi all'esame dell'Aula, dal titolo «Disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi», sottotitolo «disposizioni urgenti in materia di Alitalia». Già, perché c'è da chiedersi quale fosse l'urgenza di riformare per l'ennesima volta - se di riforma vogliamo parlare - la normativa sulle grandi imprese in crisi, tra l'altro introducendo pericolosissime deroghe alla disciplina a tutela della concorrenza sui mercati economici. Nessuna, non vi era alcuna urgenza. L'unica vera urgenza, viceversa, era quella di risolvere la vicenda Alitalia, di salvaguardare molti posti di lavoro, di tutelare molti creditori. Ma per fare questo non c'era bisogno di un decreto-legge che facesse finta di occuparsi di possibili «n» casi di grandi imprese in crisi, quando invece era chiaro che quel provvedimento era stato fatto per Alitalia. Tanto ciò è vero, cari colleghi, che tutte le audizioni svolte nel corso dei lavori della Commissione hanno riguardato soggetti venuti non già ad esaminare il decreto e a darci il loro parere in proposito, ma a parlarci di Alitalia.

E allora, perché usare un decreto-legge a copertura, quando a risolvere il caso Alitalia si sarebbe potuti arrivare lo stesso in tempi certi e con migliori soluzioni con altri strumenti, come il precedente Governo stava facendo? Un mio pensiero ce l'ho: era un'operazione troppo cara al presidente Berlusconi, tanto che da tempo la preannunciava. Dunque, bisognava far vedere i muscoli anche in questa occasione, fare in modo che l'operazione fosse un prendere o lasciare per tutti (lavoratori, sindacati, creditori, forze politiche di opposizione comprese), un'offerta da non poter rifiutare, comprimendo poi i ritmi e i tempi dei lavori di Commissione perché il decreto va convertito entro 60 giorni. E certamente l'opposizione non potrà fare più di tanto, né assumersi la responsabilità della mancata conversione del decreto.

Ma dobbiamo dircelo, cari colleghi, e mi rivolgo anche a voi, colleghi della maggioranza, non possiamo essere contenti di questo modo di agire. Non possiamo accettare che si sottragga ai sindacati e alle forze politiche di opposizione il loro ruolo, attraverso una vera e propria azione di terrorismo psicologico, come è avvenuto nel caso Alitalia.

Abbiamo passato grandi settimane a leggere i giornali e a sentire i telegiornali: Alitalia è salva! In realtà Alitalia non esiste più: è una società in liquidazione che è stata regalata, a nostre spese, ad una cordata di imprenditori che pare non avere alcuna competenza specifica imprenditoriale, né alcun interesse specifico sui voli, ma sicuramente molte competenze nei rapporti con la politica.

Tutti presi quindi dal salvataggio di Alitalia, che non è salva, perché abbiamo detto che non esiste più, e che ci costerà più di 3 miliardi di euro, pari al taglio della spesa per la scuola nei prossimi anni.

Non era affatto inevitabile che finisse in questo modo: se si fosse messa sul mercato internazionale la parte sana di Alitalia, probabilmente la nostra compagnia di bandiera avrebbe visto molti vettori stranieri interessati, come Air France, Lufthansa, British Airways. Del resto, se Air France era disponibile a comprare Alitalia pur con i suoi debiti ed esuberi (tranne 2.000 persone), figurarsi se non sarebbe stata disponibile a comprarla senza i debiti e gli esuberi, così com'è stata regalata alla CAI!

Vedete, il mercato ha le sue leggi, una delle quali dice che un'impresa che spende di più di quello che incassa, prima o poi esce dal mercato per liquidazione o fallimento.

In primavera il mercato aveva già decretato la morte di Alitalia, che perdeva da anni. Le riserve di liquidità erano ormai esigue, ma un'acquirente, la Air France, era disposta a comprare le azioni, a pagare i creditori, proseguire l'attività. I sindacati allora purtroppo hanno detto di no a tale proposta, confidando nell'aiuto della politica. Ma quanto successo è stato peggio: il Governo e il Parlamento, senza il voto dell'Italia dei Valori, hanno dato ad Alitalia altro denaro da bruciare. Si è trattato però di una vittoria di Pirro: dopo soli quattro mesi il denaro è finito di nuovo e Alitalia è di nuovo giunta al capolinea.

A marzo, lo ripeto per l'ennesima volta, con il piano Air France i creditori sarebbero stati pagati per intero, gli azionisti avrebbero potuto vendere le azioni. Cinque mesi dopo lo Stato sta per perdere 300 milioni del suo prestito ponte, i creditori (tra cui ancora lo Stato), parte dei loro crediti, mentre gli azionisti hanno già perso tutto.

I lavoratori, che Air France non voleva, e che nemmeno CAI vuole, godranno di indennità per un periodo molto lungo, ma saranno comunque licenziati.

L'Italia dei Valori crede che il bilancio sia triste e che questo si sarebbe potuto evitare e fare meglio. *(Applausi dai Gruppi IdV e PD. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritta a parlare la senatrice Armato. Ne ha facoltà.

ARMATO (PD). Signora Presidente, rappresentanti del Governo, colleghe e colleghi, il decreto-legge all'esame dell'Aula prevede la modifica della legge Marzano ed è finalizzato ad allargare l'applicazione della legge anche ad imprese che attraversano crisi come l'Alitalia. Prima di me molti colleghi e colleghe hanno ben illustrato la pericolosità di un provvedimento del genere che, pur essendo stato concepito per l'Alitalia, ha un carattere generale e, quindi, potrà riguardare in futuro altri soggetti, con un ambito applicativo non del tutto chiaro e senza il controllo del Parlamento.

Certo, questo provvedimento e l'accordo firmato pochi giorni orsono pongono fine ad una pagina inquietante dell'economia italiana e del sistema imprenditoriale, ma lasciano purtroppo aperte tante questioni e numerose domande senza risposte chiare.

Ancora una volta, anche in questa vicenda, il comportamento del Governo non è stato rispettoso delle prerogative e delle funzioni del Parlamento, come comprovato dal fatto che anche in questo caso, come accade frequentemente, è stato fatto ricorso alla decretazione di urgenza. Perché questa reiterata azione di evitare l'incontro e il confronto in Parlamento? Anche nelle audizioni svolte dai Ministri nelle Commissioni competenti le richieste di chiarimento sono rimaste senza risposta o, addirittura, hanno ricevuto risposte contraddittorie, come dirò tra qualche minuto.

Eppure, la certezza di una "soluzione italiana" per la crisi Alitalia era stata una delle promesse elettorali del PdL, che ha di fatto considerato tramontata la proposta di Air France (e ne ha anzi determinato il fallimento), laddove tale proposta avrebbe fornito maggiori garanzie. Il PdL ha concordato e ispirato il prestito ponte concesso all'azienda pur di arrivare, dopo la vittoria delle elezioni, alla cordata italiana. Quanto successo poi è sotto gli occhi di tutti: debiti pagati dai contribuenti, socializzazione delle perdite e privatizzazione dei profitti, così si è detto e mi pare ben detto.

È una soluzione pasticciata e raffazzonata e si è evitato il fallimento-disastro soltanto perché alcuni di buona volontà, fra i quali il segretario del Partito Democratico, hanno fatto un chiaro gesto di responsabilità. Si è evitato il fallimento-disastro perché i sindacati - quelle forze sindacali che il Presidente del Consiglio tanto disprezza - hanno dato il loro responsabile contributo cercando di coniugare la tutela dei lavoratori con la prospettiva di uno sviluppo futuro.

Questo è avvenuto malgrado le offese e le invettive rivolte ai sindacalisti, specie a quelli della CGIL, offese e invettive avanzate anche nei confronti del nostro partito e del nostro segretario da un

Presidente del Consiglio che ha preso l'abitudine di irridere e di disprezzare l'opposizione, facendo così fallire i tanti tentativi di dialogo fatti anche in quest'Aula.

Comunque restano le domande inevase: qual è il vettore straniero? Quanti sono gli esuberi? Quali quelli diretti e quelli indiretti? È stato detto e ripetuto qui. Quale prospettiva per i tanti precari che prestano servizio nell'Alitalia e nelle aziende partecipate? Ci sarebbe piaciuto e saremmo stati più tranquilli se avessimo ricevuto risposte sull'ammontare preciso dei debiti dell'azienda (che - è bene ricordarlo - saranno pagati dalle italiane e dagli italiani) e se avessimo conosciuto il numero complessivo degli esuberi, inclusi i precari.

La campagna politica di delegittimazione dei lavoratori e dei loro rappresentanti che ha accompagnato tutta la trattativa è stata indegna, dimenticando che in quell'azienda lavorano tanti uomini e tante donne, molti con uno stipendio che definire dignitoso è eufemistico.

L'ultima considerazione che voglio fare riguarda una vicenda sulla quale non sono state date certezze e risposte. Si tratta della vicenda della società Atitech, che ha sede a Napoli ed è una delle poche società specializzate nella manutenzione pesante. È un'azienda di rilievo internazionale, specializzata nella manutenzione di aeromobili di ultima generazione, di proprietà non solo di Alitalia ma anche di altre compagnie nazionali ed estere.

Quest'azienda impiega attualmente circa 800 lavoratori, operai specializzati in elettronica e meccanica, operai strutturalisti addetti a interventi sulle cellule degli aerei e tecnici addetti all'addestramento, che nel loro insieme formano una struttura con altissima professionalità in grado di garantire la piena efficienza dei veicoli sui quali intervengono. In questi anni Atitech ha raggiunto un livello di professionalità e capacità di intervento riconosciute in tutto il mondo; insieme con altre imprese operanti nell'indotto del settore del trasporto aereo fa parte del polo aeronautico campano, che rappresenta uno dei distretti industriali e tecnologici di maggior prestigio in Campania e nel Mezzogiorno.

Sul futuro di questa significativa realtà industriale e dei suoi qualificati lavoratori non abbiamo avuto impegni; anzi, i ministri sentiti in Commissione sono stati tra loro contraddittori: il ministro Matteoli ha parlato della volontà della *new company* di rilevare Atitech, mentre il ministro Sacconi ha negato questa possibilità.

Il Gruppo del Partito Democratico ha presentato un ordine del giorno volto a impegnare il Governo a promuovere una forte iniziativa affinché Atitech venga inclusa nel perimetro industriale di CAI e per garantire il mantenimento in servizio di tutti lavoratori, perché si possa ridare fiducia a sicurezza a tante persone e - consentitemi una battuta - dare anche qualche preoccupazione in meno all'opposizione. Infatti, quella che la collega Spadoni chiama "aria iettatoria" è consapevolezza delle difficoltà in cui state mettendo il Paese. (*Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Rizzi. Ne ha facoltà.

RIZZI (LNP). Signora Presidente, onorevoli colleghi, il subentro di CAI alla guida della nostra compagnia di bandiera ci permette di sottolineare fundamentalmente due aspetti, il primo dei quali, che credo possa soddisfare pienamente, concerne il rilancio dell'aeroporto di Malpensa. Abbiamo ripetutamente sollevato tale questione in quest'Aula in occasione dell'approvazione del famoso prestito ponte. Con questa operazione, come è stato dichiarato più volte dagli investitori e dagli acquirenti, l'aeroporto di Malpensa tornerà ad essere importante e a svolgere le funzioni di *hub*. Quindi, come abbiamo sempre rivendicato, la situazione rispecchierà la reale legge di mercato, con la necessità di voli sul territorio più produttivo della Nazione, tanto da parlare, come è stato ripetutamente dichiarato dal presidente della SEA, ma anche dal presidente Formigoni, di avere a Malpensa la terza pista efficace ed efficiente pronta prima dell'Expo 2015 e non solo in funzione di quell'evento, poiché già adesso esiste tale necessità sul territorio.

Ci lascia invece più perplessi l'accordo che è stato raggiunto. Innanzitutto, esso è stato siglato al termine del consueto teatrino che ci ha in parte sconcertato: abbiamo visto tutti in televisione il ritiro dell'offerta, i sindacati che firmavano e non firmavano, cercavano di convincersi l'un l'altro. Sicuramente, la conduzione di questa trattativa non ha giovato all'immagine pubblica delle istituzioni.

Mi è sembrato addirittura folle o quanto meno sconcertante l'atteggiamento delle maestranze di Alitalia riprese in manifestazioni di esultanza quando la suddetta trattativa appariva fallita, testimoniando addirittura che a loro avviso sarebbe stato meglio il fallimento della compagnia di bandiera, la perdita completa di tutti i 19.000 posti di lavoro, piuttosto che un tentativo di risanamento aziendale. Le maestranze sembravano quasi infischiarne della proposta senza pari (e, oserei dire, forse priva di logica) che prevede sette anni di ammortizzatori sociali, di cassa

integrazione: qualcosa che non si è mai visto e speriamo non si debba mai più verificare nel nostro Paese.

Volevo solo esprimere le nostre perplessità soprattutto per quanto riguarda i reali esuberi che, ne siamo convinti, non sono pari a 3.250 unità; se raffrontiamo i dipendenti dell'Alitalia con quelli delle compagnie rivali, infatti, essi sono sicuramente il doppio rispetto a Lufthansa, Air France, KLM e tutte le altre. Quindi, gli esuberi sono stimati realmente tra il doppio e il triplo dei 3.250 indicati.

Accogliamo comunque con favore questo tentativo di rilancio industriale, a patto che sia visto come un punto non di arrivo ma di partenza, come l'avvio di un nuovo ciclo che possa realmente risanare dal punto di vista industriale la nostra compagnia di bandiera, in maniera tale che possa diventare davvero competitiva nei prossimi anni, a partire - lo ripeto per l'ennesima volta - dalla valorizzazione di quello che a noi sta a cuore, cioè l'aeroporto di Malpensa. Non a caso il collega Mura ha presentato un ordine del giorno che ribadisce il contenuto di quello che già presentammo in occasione dell'approvazione del prestito ponte, finalizzato ad impegnare il Governo a rivedere tutti i patti bilaterali in regime di *open sky* sui voli sul nostro territorio nazionale e a fare in modo che, come abbiamo sempre ripetuto, sia davvero la legge di mercato a sancire quali saranno gli aeroporti a dover essere rilanciati. Malpensa lo sarà di sicuro. *(Applausi dal Gruppo LNP e del senatore Fosson).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vetrella. Ne ha facoltà.

VETRELLA (PdL). Signora Presidente, onorevoli rappresentanti del Governo, onorevoli colleghi, innanzitutto mi corre l'obbligo, come operatore nel settore aerospaziale per tanti anni, di correggere l'intervento della senatrice Donaggio. Mi sento obbligato, infatti, a sottolineare che nulla a ha che fare Airbus con Alitalia. Chiunque si occupi anche lontanamente di questo settore sa che Airbus è una società produttrice di aerei, mentre Alitalia è una compagnia che offre servizi di volo. E non si è mai visto nel mondo che una compagnia che si occupa di volo si occupi anche della costruzione di aerei.

Ciò detto, desidero chiarire altri due punti importanti. In primo luogo, come è ufficialmente riconosciuto, la delegazione capitanata da Spinetta all'inizio dell'aprile 2008 lascia il tavolo delle trattative perché Spinetta dichiara (è scritto): «Questa proposta» - quella fatta dai sindacati - «non è accettabile perché non rientra nel mio mandato». Successivamente, su richiesta ufficiale dell'Alitalia, l'Air France-KLM dichiara in un comunicato scritto che «a seguito della richiesta di Alitalia di chiarire la situazione legale successiva alla rottura delle negoziazioni tra Air France-KLM e Alitalia, Air France-KLM ha comunicato ad Alitalia che gli accordi contrattuali annunciati il 14 marzo scorso con l'obiettivo di lanciare un'offerta pubblica di scambio su Alitalia non sono più validi dal momento che non sono state soddisfatte le condizioni preliminari al lancio dell'offerta».

Tutti coloro che operano nel settore sanno che nel frattempo nella lunga trattativa si era aggiunta una crescita esponenziale del costo del carburante, per cui le condizioni erano cambiate non solo in relazione alla trattativa con i sindacati, ma anche in termini economici.

Ricordo una pubblicità televisiva di qualche tempo fa in cui, battendo il pugno sul tavolo, un signore diceva di non essere Babbo Natale. Ebbene, quando sento affermare che Air France avrebbe acquistato Alitalia assumendosene anche tutti i debiti perché era una specie di Babbo Natale che veniva a fare un grande piacere all'Italia, dico sinceramente che, stimando e conoscendo i francesi come persone serie, non ho mai pensato che andassero a fare beneficenza in giro per il mondo, in particolare in Italia.

Detto questo, desidererei mettere in risalto - come è risultato evidente sulla base delle audizioni e delle discussioni svoltesi presso la 10^a Commissione - che le modifiche apportate al decreto-legge n. 347 del 2003, rimuovendo alcune restrizioni ed accelerando i relativi procedimenti, consentono la ristrutturazione di grandi imprese operanti nei servizi pubblici essenziali nel caso di crisi non solo finanziaria, ma anche industriale. Come tale, il provvedimento rappresenta uno strumento valido fintanto che l'interesse preminente pubblico venga salvaguardato, salvando e rilanciando l'impresa e consentendo quindi ai cittadini di godere dei relativi servizi pubblici sia a livello puramente sociale sia per il valore aggiunto indiretto dovuto agli utili dell'impresa.

Questo decreto-legge si inquadra, quindi, a mio avviso in uno scenario più ampio della politica dell'attuale Governo, tesa a rendere più efficiente il sistema Italia, recuperando una maggiore competitività ed economicità dell'amministrazione pubblica e delle varie entità di diritto privato che, di fatto, sono individuabili come imprese pubbliche.

Sta al Governo e al Parlamento dare risposte immediate ed incisive per sfruttare al meglio le grandi capacità e professionalità esistenti nel Paese e far riprendere uno sviluppo degno del ruolo che l'Italia ha in Europa e nel mondo, così come si sta facendo con Alitalia.

Il caso Alitalia, però, rappresenta un esempio emblematico del declino avutosi in Italia in alcuni settori, dovuto al decadimento di efficienza ed efficacia dell'intero sistema: da quello politico a quello sindacale, a quello dell'istruzione, fino all'etica del singolo cittadino. Tale declino è ancora più critico se letto alla luce di un mercato che, nonostante l'effetto dell'11 settembre, ha continuato a crescere in media nel tempo sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. E tale crescita è del tutto compatibile anche con il miglioramento dei trasporti su rotaia, così come dimostrato in vari Paesi, tra cui la Spagna, dove allo sviluppo del Paese ha corrisposto un incremento significativo del traffico aereo.

La Boeing nel suo rapporto sul mercato del 2008 indica una crescita significativa nei prossimi 20 anni, con un aumento anche del doppio degli aerei cargo messi in circolazione.

Nel caso Alitalia, tra i vari elementi che hanno concorso al suo declino, va sicuramente menzionata la perdita della grande opportunità offerta dall'accordo con KLM. Quello è stato uno dei momenti più significativi per consentire lo sviluppo della KLM e devo dire sinceramente, senza voler entrare troppo nel merito, che basta leggersi gli atti dell'epoca per vedere come la gran parte della problematica sia ricaduta sulle spalle dei Governi della sinistra. Ma questo diventa abbastanza insignificante rispetto al fatto che tutto il sistema Italia è venuto a mancare in quella occasione.

Bisognerà che il Parlamento mantenga una vigilanza continua sull'esercizio dell'aviazione civile in tutte le sue componenti, vigilanza intesa come monitoraggio sui comportamenti dei vettori, dei gestori e delle relative concessioni e di tutti gli operatori, tra cui l'ENAV e l'Assoclearance, affinché le regole della concorrenza e del mercato, interne e comunitarie, siano rispettate. Per puro inciso sottolineo che talvolta i fondi pubblici, attraverso diversi canali, arrivano anche a privati che poi li utilizzano come incentivi su determinate rotte.

Per consentire al Parlamento di esercitare tale vigilanza, penso che il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture dovrebbe predisporre annualmente una relazione operativa sullo stato dell'aviazione civile, alla luce del confronto con gli altri Paesi comunitari, valutando, ove del caso, anche quali aiuti a livello pubblico possano indurre distorsioni della concorrenza. Infatti, la scelta di mantenere una compagnia di bandiera di livello internazionale dovrà comportare una costante verifica che l'intero sistema del trasporto aereo operi non solo con l'efficienza e l'efficacia necessarie a confrontarsi con il mercato, ma anche secondo criteri di regole di mercato equilibrate.

È da sottolineare che il rilancio della compagnia di bandiera potrà avvenire solo se sarà accompagnato da un rilancio dell'intero sistema Italia ed in quest'ambito particolare rilievo rivestiranno il turismo e le manifestazioni internazionali.

In tale contesto sarebbe altrettanto auspicabile il completamento del percorso di riforma dell'aviazione civile, che, in una visione moderna, dovrebbe e potrebbe integrare a pieno titolo l'aviazione generale, al fine di valorizzare ulteriormente un'importante tradizione del nostro Paese che tanto in termini di mercato ci apre e consentire l'evoluzione dell'ENAC verso un ente in grado di assurgere al ruolo di vera autorità dell'aviazione civile, così come richiesto da importanti organismi internazionali come l'ICAO. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Ranucci. Ne ha facoltà.

RANUCCI (PD). Signora Presidente, onorevoli colleghi, signori rappresentanti del Governo, la prima domanda che pongo è se l'esame del decreto-legge n. 134 del 2008 oggi rappresenta un punto di arrivo o di partenza rispetto al problema Alitalia.

Come verrà valutata questa operazione dall'Europa? In Commissione abbiamo ascoltato l'audizione del commissario Tajani, il quale ha affermato che, per non incorrere nelle infrazioni europee, l'operazione doveva salvaguardare tre punti: doveva essere trasparente, doveva essere un'operazione di mercato e, infine, non doveva essere acquisito alcun asset dalle aziende pubbliche. Vorrei capire innanzi tutto di quale mercato si tratta, se qui non si prevede una gara. O meglio, voglio ricordare che il commissario Fantozzi ha detto che una gara è stata fatta. Pertanto, per la maggioranza, non è stata fatta alcuna gara quando ha vinto Air France; quando però si è trattato di sistemare le cose, la gara è stata effettuata.

Vorrei capire, poi, se per trasparenza si intende l'individuazione di un *advisor* per stabilire un prezzo di mercato senza criteri specifici. Ricordo che Banca Leonardo è partecipata da alcuni che fanno parte della cordata CAI: in Commissione il ministro Scajola ha sottolineato che si tratta di una piccola partecipazione, ma io rammento a tutti che molto spesso le partecipazioni nelle società e nelle banche non si "contano", ma si "pesano". Alcuni di questi, poi, hanno partecipazioni anche nella società Aeroporti di Roma e, guarda caso, si è svolta al CIPE una lunga trattativa con il ministro Matteoli affinché venissero adeguate le tariffe aeroportuali. Vorrei capire a che punto è quella trattativa, che risultato ha ottenuto e se siamo sicuri che non vi siano aziende in cui lo Stato

ha la maggioranza che partecipano ad acquisizioni di parti di Alitalia. Rivolgo ai rappresentanti del Governo tutte queste domande.

Ancora, vorrei sapere chi pagherà quei 300 milioni di euro che probabilmente saranno sanzionati dall'Europa.

Il decreto-legge in esame prevede poi una deroga alla normativa *antitrust*. Esso, quindi, difende di fatto - dobbiamo dirlo chiaramente ai cittadini - il monopolio sulla linea Milano Linate-Roma Fiumicino. Mi chiedo però chi difenderà i passeggeri da iniqui rialzi dei prezzi. Il provvedimento difende soltanto gli investitori, se così si può dire, e lascia sulle spalle del contribuente passeggero non solo l'onere della *bad company*, ma anche i maggiori oneri derivanti dal monopolio della nuova CAI.

A questo punto deve essere fatta anche una valutazione sulle alleanze. Sono d'accordo, la politica deve restare fuori dalle alleanze, le quali devono essere fatte dal mercato. Osserviamo il mercato e lasciamo che la CAI si adoperi affinché stringa le migliori alleanze; tuttavia, condividendo quanto affermato dal senatore Vetrella a proposito del fatto che quello aeroportuale è un sistema per il Paese, ritengo che dobbiamo assicurarci che tale sistema non guardi soltanto ad Ovest ma anche ad Est, che esso tuteli non soltanto il trasporto ma anche lo sviluppo ed il turismo.

Non ho ben compreso, poi, qual è il piano degli aeroporti del nostro Paese. Sappiamo che il cosiddetto piano Fenice prevede sei basi: Malpensa, Fiumicino, Napoli, Catania, Torino e Venezia. Vorrei capire se questo è il piano aeroportuale previsto per il Paese. Ricordo che oggi sul Mediterraneo volano circa 200 milioni di passeggeri rispetto agli 800 milioni di passeggeri che volano in tutto il mondo e si prevede che nel 2025 diventeranno 400 milioni. Probabilmente il migliore *hub* per il nostro Paese è quello sul Mediterraneo e quindi forse bisogna riconsiderare bene il punto di forza dell'Italia, se è Malpensa o Fiumicino, che appunto è al centro del Mediterraneo.

Oggi va messo a punto un piano nazionale degli aeroporti, ma in generale della mobilità, perché non credo che possiamo lasciare agli investitori, alla CAI, la decisione sullo sviluppo del nostro Paese: gli aeroporti rappresentano lo sviluppo del Paese. Inoltre, dobbiamo sapere anche quali sono le correlazioni, ad esempio, con il trasporto ferroviario, quali sono le zone che devono essere servite maggiormente.

È vero che bisogna lasciare al mercato, ma c'è anche una politica sul trasporto nazionale che va difesa, sulle infrastrutture nazionali che vanno difese. Qui vorrei una parola forte da parte del Governo su come si intende risolvere questo problema. L'importante è lo sviluppo del turismo e delle imprese, e questo è uno degli aspetti più importanti per il trasporto aereo.

Questo decreto parla di servizi pubblici essenziali, noi stiamo discutendo di Alitalia: a chi sarà applicato in futuro? Non vorrei che stessimo incominciando a porre le mani avanti per problemi di altri settori (parlo delle comunicazioni, del trasporto ferroviario, dei servizi pubblici locali). Non vorrei che si stessero mettendo le mani avanti per risolvere in modo drastico e non trasparente anche una serie di problemi che si potranno porre nel Paese nel futuro. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Menardi. Ne ha facoltà.

MENARDI (PdL). Egregia Presidente, onorevoli colleghi, egregio signor sottosegretario Mantovani, il provvedimento in discussione è necessitato dall'esigenza di permettere alla compagnia di bandiera di transitare in una nuova dimensione di impresa senza essere distrutta dal fallimento. Bisogna ricordare che la situazione attuale di Alitalia è il frutto dell'azione del Presidente del Consiglio che, visto l'accordo Alitalia-Air France, ha rilanciato l'idea della compagnia nazionale invitando gli imprenditori ad un atto di orgoglio patriottico.

Tutto ciò è capitato dopo che Prodi aveva dissipato due anni in una inutile ricerca di un partner, riuscendo a tagliarsi i ponti alle spalle fino a trovarsi in mano ad Air France, che certo non voleva, evidentemente, la chiusura della compagnia italiana; semplicemente com'è nel suo diritto voleva solo fare un affare acquisendo cespiti patrimoniali e valori economici molto superiori all'impegno di spesa indicato nell'accordo Air France-Alitalia. Esattamente ciò che hanno in mente i nostri imprenditori della cordata CAI. Con una sostanziale differenza: anziché chiudere Alitalia, attraverso la cordata dei valorosi si è già ottenuto, come intelligentemente ha osservato Piero Ostellino sul «Corriere della sera», che l'Italia non esce dal mercato del trasporto aereo; che se una grande compagnia straniera vuole entrarci ne deve comperare le azioni (restando in minoranza); che non se la mangia per un tozzo di pane come avrebbe fatto Air France con Alitalia; che il trasporto aereo nazionale è stato privatizzato.

La privatizzazione, come ha osservato l'amministratore di Banca Intesa dottor Passera, non cambia solo l'assetto azionario della società, ma le restituisce la piena sovranità d'impresa rispetto alle ingerenze esterne della politica e del sindacato. Una ineccepibile operazione di mercato.

Basterebbero queste poche considerazioni per ringraziare il Presidente del Consiglio ed il suo Governo per la strada intrapresa, indipendentemente dalla tortuosità del cammino che è ora iniziato. Il primo passaggio è stato la scelta del compratore. La CAI è l'unica offerta pervenuta al commissario. La cordata alternativa paventata dall'onorevole Di Pietro è rimasta nella sua fervida immaginazione.

Qualcuno sostiene che la proposta della CAI è insufficiente, i circa 400 milioni offerti per la sola polpa di Alitalia (marchio, parco aerei, diritti di volo, scali, rotte, personale specializzato, accordi di reciprocità con le altre compagnie) sono troppo pochi. Si profilerebbe una cessione paragonabile a quella di Romano Prodi, presidente dell'IRI che regalò di fatto Alfa Romeo alla FIAT.

Nel caso in esame la questione è diversa. Allora vennero esclusi i concorrenti stranieri che pareva avessero fatto offerte più competitive di FIAT. Oggi per Alitalia l'offerta della CAI è sicuramente migliore della offerta di Air France. E se è vero che la possibilità di restituire all'Italia un campione nazionale del trasporto aereo ha suscitato l'emozione degli italiani e delle classi dirigenti, oltre il 70 per cento dell'opinione pubblica si è espressa in termini favorevoli all'operazione Alitalia tutta italiana, non dimentichiamo che in economia i numeri si interpretano in modo abbastanza univoco.

A questo proposito, è sufficiente ricordare che Air France proponeva un'incorporazione che non cancellava solo posti di lavoro diretti, ma anche indiretti, e volumi di affari sopprimendo le rotte. In sostanza, la compagnia italiana spariva e questa - prima ancora della difesa corporativa d'interessi e privilegi - è una delle ragioni che hanno spinto tutto il fronte sindacale a dire «no» alla proposta Air France, facendola così fallire, poiché - come tutti ricordano - una condizione posta dalla compagnia francese per acquisire Alitalia era appunto l'assenso dei sindacati al suo piano industriale.

È vero, come sostiene il ministro Tremonti, che parlare ancora del piano Air France significa parlare del nulla, perché quella proposta è fallita; tuttavia, ricordare quale sarebbe oggi lo scenario se viceversa essa avesse avuto successo è utile per far capire la bontà della soluzione nuova Alitalia anche ai suoi più ostinati oppositori. Nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, avremmo avuto, in primo luogo, la scomparsa della compagnia di bandiera; in secondo luogo, la cessione di cespiti patrimoniali ed economici (marchio, parco aerei, diritti di volo e di scalo, rotte, personale specializzato e accordi di reciprocità).

MORANDO (PD). Si è dimenticato i debiti!

MENARDI (PdL). A questo punto, per altro, sentiti gli interventi di chi mi ha preceduto, giova ricordare che non è vero che nel caso Air France non avremmo avuto una *bad company*; anzi, l'accordo prevedeva che Fintecna si sarebbe dovuta sobbarcare gli esuberi, diventando la *bad company* in cui scaricare le inefficienze di Alitalia. La condizione stabilita da Air France prevedeva, inoltre, che sarebbe stata la società (cioè Fintecna, controllata al 100 per cento dal Tesoro) a sostenere le perdite di AZ Servizi conseguenti alla stipulazione degli accordi.

Infatti, su di essa si caricavano tutte le perdite e non solo la quota parte spettante a Fintecna, che di AZ Servizi ha il 51 per cento, mentre il 49 per cento sarebbe rimasto comunque in quota Alitalia; si prevedeva anche l'impegno del Ministero dell'economia a indennizzare integralmente Alitalia se i giudici avessero dato ragione alla SEA nella causa per danni da 1,2 miliardi legati alla cancellazione dei voli da Malpensa e, non ultimo, il prestito ponte di cui già abbiamo discusso. In terzo luogo, nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, su Malpensa non avrebbero più dovuto volare né Alitalia né i concorrenti di Air France ed inoltre avremmo avuto il congelamento - mantenendoli, però, a portafoglio - dei diritti di traffico di Alitalia, impedendo ad altri di acquisire proprio quelle tratte su Malpensa (aeroporto sul quale, come ho detto, non avrebbero più dovuto volare né Alitalia né i concorrenti di Air France). Infine, nel caso Air France avesse assorbito Alitalia, avremmo dovuto affrontare la crisi di Air One, a tempi brevi. Si consideri che la sovrapposizione fra Air One e Alitalia è importante soprattutto tra il Nord e Roma Fiumicino: utilizzare l'eccesso di offerta dei due *network*, dove esiste, per attivare tratte redditizie significa diminuire i costi ed aumentare i ricavi: ovviamente, ciò è possibile solo attraverso l'eliminazione di Air One dal mercato; nel caso, appunto, di successo della proposta di Air France, l'eliminazione di Alitalia dalla sovrapposizione avrebbe offerto ad Air One il mercato domestico, in modo che quest'ultima abbandonasse il mercato internazionale a tutto vantaggio di Air France.

Per contro, l'accordo firmato da sindacati, Governo e Compagnia aerea italiana prevede, in primo luogo, un capitale iniziale di almeno 1 miliardo di euro (il pareggio operativo è previsto nei prossimi tre anni); in secondo luogo, per quanto riguarda il personale, che i dipendenti saranno 12.500 (dei quali 1.550 piloti, 3.300 assistenti di volo e 7.650 tra operai, impiegati, quadri e dirigenti: la selezione avverrà anche sulla base dei criteri stabiliti dall'ultima intesa tra le parti); in terzo luogo,

per quanto concerne gli ammortizzatori sociali, per tutti i lavoratori per i quali si renda necessario intervenire con misure di sostegno al reddito saranno attivati gli strumenti della cassa integrazione guadagni straordinaria e della mobilità; in quarto luogo, con riferimento alla proprietà, i soci di CAI si impegnano a conservare le azioni della società per un periodo di cinque anni e, nel caso di quotazione in Borsa, comunque non prevedibile prima di tre anni, si impegnano altresì a mantenere la maggioranza assoluta (oltre il 51 per cento) del capitale in mano ad azionisti italiani. In merito alla manutenzione ed alle merci, la nuova compagnia sarà concentrata sul trasporto passeggeri, includendo attività di volo, terra, manutenzione linea e leggera e *round handling*; per *full cargo* e manutenzione pesante, il piano prevede una partecipazione minoritaria di CAI.

Quanto alle alleanze, viene prevista una partecipazione europea; vengono indicati il presidio del mercato di breve e medio raggio basato sulla *leadership* del mercato interno italiano, nonché il posizionamento chiaro e sostenibile nel lungo raggio, il possibile ulteriore rafforzamento della rete interna a presidio delle quote di mercato nei confronti delle *low cost* e lo sviluppo ulteriore delle rotte intercontinentali. Con riferimento alla flotta, si prevede il completo rinnovo della stessa, con il superamento delle tecnologie più mature e l'acquisizione di 60 nuovi aeromobili tra il 2009 e il 2013, con forte omogeneità di tecnologie. L'assetto organizzativo sarà quello tipico di un'azienda integrata.

In sostanza, l'operazione italiana, anche in termini di stretta aritmetica economica, non ha concorrenza. Questo serve anche a ricordare che effettivamente si tratta di una vera privatizzazione e tale sarà soprattutto se, come dice l'amministratore delegato di Intesa San Paolo, i soci della Compagnia saranno solo privati. L'idea di un campione nazionale del trasporto aereo tutto privato è rafforzata dalla richiesta del segretario generale della CISL di avere precise garanzie affinché il vincolo di rimanere nella nuova Alitalia per almeno cinque anni non sia solo un *gentlemen's agreement* tra soci, ma un vincolo contrattuale.

Signora Presidente, concludendo, per evitare che la compagine di CAI diventi preda del socio estero è fondamentale non solo l'accordo statutario della società, ma soprattutto che la nuova impresa sia in grado di stare sul mercato. Ovviamente, ciò sarà ancora più facile in una reversibilità di rapporti. Infatti, la CAI è consapevole della necessità di avere un *partner* internazionale, commerciale, industriale e azionario, per poter sviluppare le sue attività contenendo i costi e allargando il mercato di riferimento, aumentando così i ricavi.

Tuttavia, come ricordato dal capocordata Colaninno, ciò potrà avvenire nella consapevolezza che non si è più il parente povero con il berretto in mano. Tutto ciò alla faccia di chi voleva cedere fin da subito tutto ad Air France, che ha accusato il presidente Berlusconi di vendere illusioni e che ha pure tentato di attribuirsi i meriti di una operazione che salva decine di migliaia di posti di lavoro, diretti ed indiretti, oltre ai valori commerciali intrinseci. (*Applausi dal Gruppo PdL. Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Bubbico. Ne ha facoltà.

BUBBICO (PD). Signora Presidente, abbiamo avuto modo, nel corso di queste settimane e di questi giorni di lavoro in Commissione, di approfondire le questioni che oggi arrivano alla decisione e abbiamo tentato in ogni modo di sollecitare il Governo e le forze della maggioranza ad offrire risposte convincenti rispetto alle decisioni che si andavano assumendo. Devo dire la verità: nonostante gli sforzi prodotti anche da alcuni membri della maggioranza, da parte del Governo non sono venuti elementi utili per delineare lo scenario all'interno del quale si colloca questa iniziativa e nel quale possa essere possibile leggere le finalità proprie del decreto-legge n. 134.

Con il decreto-legge in esame, infatti, ci occupiamo di Alitalia, non vi è dubbio, ma si determina anche un meccanismo di intervento in settori estremamente delicati attraverso una norma che potrà risultare immediatamente applicabile in ogni altra circostanza e senza che ciò possa essere sottoposto al vaglio di una verifica di opportunità e di necessità. Infatti, l'intervento dello Stato si rende necessario quando mancano le condizioni di contendibilità, quando il mercato non è in grado di provvedere, quando da parte del sistema produttivo e delle imprese mancava capacità di garantire un'offerta a fronte di una domanda presente o futura.

Il riferimento ai servizi pubblici essenziali non risulta spiegato ed è preoccupante, proprio per l'invasione che può essere determinata in un campo nel quale, invece, è proprio il mercato che può garantire sia i livelli di redditività degli investimenti effettuati, che la tutela dei consumatori. Nel campo dei servizi pubblici essenziali proprio il nostro Paese ha la necessità di promuovere ogni sforzo perché si possano determinare quelle condizioni di competizione, soprattutto nei servizi che non sono segnalati dal monopolio naturale. Questo decreto-legge va in controtendenza anche rispetto alle discussioni che si producono in relazione alla necessità di liberare il nostro Paese da

vincoli, di mettere il nostro sistema produttivo nella condizione di competere, di crescere, di confrontarsi con gli altri operatori nazionali ed europei.

Noi, quindi, esprimiamo un giudizio molto negativo su questo provvedimento e non vorremmo che sui servizi pubblici essenziali si possano predisporre o preparare nuove cordate, perché il costo di questa cordata è oggi solo ipotizzabile. Avremo modo nel corso dei prossimi mesi di misurare la quantità dei danni prodotti all'interesse nazionale attraverso questa soluzione e dei danni prodotti ai consumatori, perché determinando condizioni di monopolio non credo si possano tutelare i consumatori, soprattutto in relazione ad attività di trasporto aereo in una delle tre tratte più profittevoli - giudicate tali a livello internazionale - cioè la Milano-Roma, che viene fatta oggetto di privativa per un tempo non trascurabile.

Il Governo non poteva trovare soluzioni peggiori rispetto ad una situazione già complicata, che era stata bloccata per iniziativa dell'attuale maggioranza, la quale aveva richiesto un prestito-ponte di 300 milioni di euro - che non verranno mai restituiti alla collettività nazionale - in ragione della presenza di una cordata pronta ad intervenire per rilanciare questo importante settore produttivo.

Ci siamo resi conto che, in assenza di un intervento convinto e determinato del Partito Democratico e del suo segretario Veltroni, anche questo tentativo sarebbe fallito. La nostra determinazione è funzione della tutela dell'interesse nazionale perché, se anche questo tentativo fosse fallito, il fallimento inevitabile di Alitalia avrebbe rappresentato un danno ben maggiore per la collettività; le spoglie di Alitalia, infatti, sarebbero state fatte oggetto di interventi da parte di operatori stranieri che a costo zero, anzi in una condizione di assoluta mancanza di vincoli, avrebbero potuto realizzare quei progetti industriali che, viceversa, si erano impegnati a realizzare a fronte di investimenti non trascurabili ed a fronte dell'assunzione di responsabilità anche di natura patrimoniale e finanziaria circa la situazione debitoria di Alitalia.

Noi siamo molto preoccupati dei contenuti di questo decreto-legge e vorremmo rivolgere un appello perché non solo risultassero chiare le sue finalità, ma soprattutto si assumesse a questo punto un orientamento in grado di evitare ulteriori danni, perché vi è il timore che la vicenda Alitalia non possa essere considerata ancora conclusa. Vi è il timore che possano determinarsi interferenze circa la operatività di CAI, anche in ordine alla individuazione di partner in grado di assicurare quella operatività che CAI da sola non sarebbe mai in grado di poter assicurare nell'interesse dei passeggeri italiani, nell'interesse dell'economia italiana, nell'interesse del turismo italiano, tante volte invocato.

Da ultimo, con questo decreto, all'articolo 3, si dispone che le responsabilità degli amministratori, a far data dal 18 luglio 2007, vengano imputate esclusivamente alla società e non più agli stessi amministratori. Se ha un senso tale norma, mi chiedo perché risulti esclusa la responsabilità del commissario straordinario, il quale ha agito su mandato del Governo e nell'ambito di un preciso decreto del Presidente del Consiglio dei ministri che disponeva i confini di operatività all'interno del quale egli avrebbe dovuto muoversi. Non vogliamo riproporre tutte le obiezioni circa la deroga alle norme generali, al mancato rispetto delle regole di trasparenza, alle verifiche delle condizioni di mercato. Vogliamo guardare avanti, ma questa vicenda non può che costituire un monito per le azioni che è necessario promuovere al fine di impedire che ulteriori danni possano essere prodotti per la nostra collettività. *(Applausi dal Gruppo PD. Congratulazioni).*

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Musso. Ne ha facoltà.

MUSSO (PdL). Signora Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli senatrici e senatori, il provvedimento oggi all'esame dell'Assemblea costituisce un punto di discontinuità essenziale per la ristrutturazione delle grandi imprese in crisi che operano nel settore dei servizi pubblici essenziali e, al tempo stesso, fornisce il nuovo quadro normativo, indispensabile per risolvere la crisi altrimenti irreversibile dell'Alitalia.

Il provvedimento fornisce strumenti adeguati ai tempi ed alle nuove emergenze dell'economia, in un'era dominata in questi settori da grandi gruppi soggetti talora a crisi gravissime, non solo finanziarie ma anche industriali, i cui effetti sono devastanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, nei quali è fondamentale, nell'interesse della collettività, garantire la continuità operativa e la rapidità di intervento. Certo, questi strumenti hanno tutti una certa componente di straordinarietà e di deroga, ma senza mai far venire meno il sistema delle tutele: la possibilità di avvalersi di ristrutturazioni economico-finanziarie ma anche di procedure di cessione di complessi aziendali; la più rapida operatività nell'amministrazione straordinaria per le imprese operanti nei servizi pubblici essenziali; la possibilità di cedere a trattativa privata queste imprese per scegliere l'acquirente con maggiore rapidità, pur tutelando i creditori con un prezzo di mercato fissato da una perizia indipendente; la possibilità di realizzare concentrazioni, anche temporaneamente in deroga

alle normali normative *antitrust*, fermo però restando il divieto di posizione dominante; il prolungamento nel tempo e la trasmissibilità all'acquirente dei requisiti per il mantenimento di autorizzazioni, licenze, certificazioni e concessioni; maggiori possibilità di ricorso alla cassa integrazione straordinaria ed alla mobilità dei lavoratori; l'esenzione per i soggetti acquirenti di imprese e complessi industriali in crisi sottoposte all'amministrazione straordinaria dalle responsabilità per i debiti pregressi dovuti alle passate gestioni; la tutela, infine, dei risparmiatori, come nel caso dei piccoli azionisti e obbligazionisti di Alitalia, attraverso l'ammissione ai benefici dell'apposito fondo istituito presso il Ministero dell'economia per l'indennizzo di risparmiatori vittime di frode finanziaria.

Si tratta di misure eccezionali, evidentemente, ma eccezionali ed eccezionalmente negative possono essere le conseguenze delle sempre più frequenti crisi di grandi complessi industriali, tanto più se operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, come appunto Alitalia. Sono misure che hanno suscitato critiche aspre, lo abbiamo sentito, in particolare intorno a possibili distorsioni alla concorrenza ed a possibili aggravii per i bilanci pubblici, critiche che mi sembrano talora totalmente ingiustificate anche nel caso di Alitalia; per esempio, la preoccupazione diffusa per la concentrazione fra i due maggiori vettori aerei italiani, Alitalia ed Air One, e per il supposto monopolio che ne deriverebbe.

Fin dagli anni Settanta economisti, ai quali per questo motivo è stato assegnato il premio Nobel, hanno individuato nel trasporto aereo l'esempio paradigmatico di mercato contestabile, cioè un mercato che in normali condizioni, tra cui *slot* liberi come quelli che verrebbero lasciati da questa fusione, produce risultati uguali alla concorrenza anche quando su una relazione di traffico temporaneamente operi un solo vettore. Senza contare la concorrenza degli altri modi di trasporto, in particolare nella prospettiva dell'alta velocità ferroviaria, e senza dimenticare che l'articolo 25 della legge istitutiva dell'*Antitrust* già prevedeva la possibilità di sospendere temporaneamente, per ragioni di interesse pubblico, l'operatività delle norme anticoncentrazione.

Critiche sono state mosse anche alla discontinuità che consente agli acquirenti di imprese e rami d'azienda di non sobbarcarsi i debiti delle gestioni pregresse. Nel caso Alitalia si è gridato agli aggravii per il bilancio pubblico e per i contribuenti a causa della cessione degli *asset* di maggior valore alla neocostituita Compagnia aerea italiana e del contemporaneo mantenimento dei debiti in capo alla vecchia Alitalia commissariata. Queste critiche a me sembrano francamente un po' curiose, sia perché non si capisce in base a quale principio di equità sarebbe meglio imporre al soggetto nuovo arrivato imprenditoriale di pagare gli errori commessi dal *management* passato, sia perché pragmaticamente solo così è possibile attrarre investimenti privati, capitali freschi e forze imprenditoriali capaci verso cespiti ed un mercato tuttora sani e redditizi, muovendo l'intero comparto dalla vecchia dimensione del pubblico assistito alla nuova dimensione del privato, del profitto e del mercato.

Certo, questa linea d'azione privatizza le parti sane di un'impresa in crisi e lascia sulle spalle del pubblico e quindi dei contribuenti, eventualmente, le perdite e i debiti. È vero, ma sono i debiti accumulati finora e l'effetto per il bilancio pubblico è proprio quello di fermare la progressione e la formazione di nuove perdite al livello esistente, mentre un mancato intervento avrebbe un costo ben maggiore proprio per il bilancio pubblico e per i contribuenti.

Nella risoluzione della drammatica crisi Alitalia i benefici di questa nuova normativa sono a mio avviso evidenti. È stato possibile per la neocostituita CAI riavviare il percorso imprenditoriale di un vettore italiano privato, in grado di muoversi finalmente in una logica di mercato contando solo sulle proprie capacità imprenditoriali; senza la rottura con il passato e la possibilità di non doversi far carico di debiti generati da anni di gestione fallimentare all'insegna della partitocrazia e della più spudorata difesa di interessi corporativi e sindacali, questo non sarebbe stato altrimenti possibile. Ora, senza le nuove norme per il commissariamento, sarebbe stato altrettanto impossibile attrarre questa cordata di imprenditori ed investitori italiani.

Si è argomentato che in precedenti trattative, peraltro interrottesi, il gruppo Air France-KLM si era detto disponibile a salvare Alitalia accollandosene anche i debiti, ma a parte che l'ipotesi in quel momento sul tappeto prevedeva di lasciare a Fintecna - lo ha rilevato il collega Menardi - una quota rilevante di lavoratori in esubero, questa disponibilità, ammesso che fosse stata mantenuta nel prosieguo delle trattative, va valutata in un'operazione dai contorni e dagli orizzonti temporali assai maggiori, ovviamente redditivi per Air France-KLM, in cui il rischio per l'economia italiana sarebbe stato quello di una crescente gravitazione del trasporto aereo verso un altro Paese, per giunta un Paese tra i nostri maggiori concorrenti nel comparto turistico, che dal trasporto aereo evidentemente dipende. La perdita di controllo, quindi, avrebbe causato danni irreparabili all'indotto turistico, logistico ed aeroportuale italiano e ci avrebbe lasciati senza difesa rispetto a peraltro probabili future dolorose ristrutturazioni.

Aver mantenuto invece una significativa compagnia aerea di proprietà italiana gestita da imprenditori italiani, è almeno in parte frutto della nuova normativa e della possibilità di separazione delle dissennate gestioni del passato dalle nuove capacità industriali e finanziarie. Naturalmente altri elementi sono stati fondamentali. *In primis*, l'accordo per l'aumento della produttività del lavoro che ha visto, sia pure in momenti diversi, la responsabile adesione dei sindacati.

Il completamento del rilancio dovrà integrare - è stato ricordato e lo condivido - due altre imprescindibili condizioni. In primo luogo, occorrerà giungere al consolidamento della posizione sui mercati internazionali attraverso una *partnership* internazionale di alto livello per adeguare rapidamente la nostra industria del trasporto aereo alle grandi trasformazioni internazionali che richiedono il conseguimento di sempre maggiori economie di scala, di densità e di rete. In secondo luogo, la soluzione della crisi Alitalia dovrà imperativamente e definitivamente segnare, senza possibili ripensamenti, il definitivo passaggio dell'industria del trasporto aereo alla logica del mercato e alla sfera del privato ponendo fine ad una ambiguità di decenni che sopravvive in molti altri settori, in particolare nei trasporti, e cioè che all'interesse pubblico all'offerta di un servizio debba necessariamente, o almeno preferibilmente, corrispondere la proprietà pubblica dell'impresa che lo fornisce.

Per questi motivi, in parte di carattere generale e naturalmente in parte - per la verità assai significativa - riguardanti la specifica vicenda Alitalia, il provvedimento oggi in discussione costituisce una modernizzazione importantissima delle leve di politica industriale a disposizione del Paese di fronte alle minacce sempre più gravi dell'economia internazionale. (*Applausi dal Gruppo PdL*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Vimercati. Ne ha facoltà.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel momento in cui tutti tiriamo un sospiro di sollievo per la conclusione positiva della vicenda Alitalia - figlia però, voglio ricordarlo, anche del lavoro dei sindacati e di un'opposizione come la nostra, determinata ma costruttiva - è utile e necessario fare a voce alta alcune brevi riflessioni che accompagnano anche gli ordini del giorno presentati dai senatori del Partito Democratico.

Il ministro Tremonti, nell'audizione del 10 settembre scorso, di fronte alle Commissioni bilancio, trasporti e attività produttive della Camera e del Senato, ha ricostruito la storia recente della crisi Alitalia, tentando di addossarne le responsabilità al centrosinistra e al Governo Prodi, come è stato fatto anche negli interventi che mi hanno preceduto. Ciò tuttavia non corrisponde al vero, ed è vero anzi il contrario. Già nel dicembre 2006, infatti, il Governo Prodi decideva la privatizzazione della compagnia di bandiera, scegliendo come modalità una procedura competitiva: noi non abbiamo avuto bisogno di sollecitazioni di autorevoli economisti per rivolgerci al mercato, a differenza di quanto accaduto invece con questo Governo, con la lettera al «Corriere della sera».

Conclusosi negativamente il primo tentativo, il Ministro dell'economia, nel luglio 2007, sollecitava la società ad un'ulteriore procedura competitiva, al termine della quale - è giusto ricordarlo, se non altro almeno perché rimanga nei resoconti della seduta odierna - il 6 dicembre pervenivano due proposte: una di Air France-KLM e l'altra di Air One Holding. Il 21 dicembre 2007 il consiglio di amministrazione di Alitalia comunicava di aver scelto all'unanimità la proposta di Air France, quale proposta idonea in vista della salvaguardia del complessivo patrimonio dell'azienda e del suo rilancio.

In gennaio poi cade il Governo Prodi, si entra rapidamente in campagna elettorale ed il tema Alitalia viene brandito dal presidente Berlusconi e dal centrodestra quale arma di battaglia elettorale. È in questo contesto che vacilla la posizione sindacale ed Air France è costretta a ritirare l'offerta. Quindi siete voi ad avere la responsabilità di aver fatto fallire l'alleanza con Air France. Sempre voi, negli anni precedenti, avete la responsabilità di aver dilapidato ingenti risorse pubbliche in fallimentari piani di risanamento. Con il vostro precedente Governo 2001-2006 - è giusto ricordarlo - il titolo Alitalia è crollato di nove volte, da 9,36 euro (indice Bloomberg) del 2001 ad 1,042 euro del maggio 2006, alla fine dell'allora Governo Berlusconi. Questa, onorevoli colleghi, è la vera storia recente di Alitalia, una storia in cui pesano come un macigno le vostre scelte politiche.

È utile anche - è stato fatto di recente - fare qualche piccolo raffronto tra piano Air France e piano Fenice, anche per ristabilire un minimo di verità, ripeto, almeno per i nostri resoconti. Il piano Air France prevedeva un investimento complessivo di 2,4 miliardi di euro, 1,4 miliardi di accollo di debiti pregressi e un miliardo di investimenti, senza alcuna *bad company*, per cui non si scaricavano sul contribuente gli oneri dell'operazione. Vorrei precisare al riguardo che, quando si cita la questione Fintecna, non si tratta in quel caso di una *bad company*. Come ha chiarito il commissario

Fantozzi, *bad company* è la società che viene creata per non avere alcuna attività, per chiudere. La società Fintecna-AZ Service avrebbe invece avuto contratti per anni con la nuova compagnia Alitalia-Air France; quindi non era prevista alcuna *bad company* in quella proposta. Inoltre, il piano prevedeva 84 destinazioni; 2.120 esuberanti; Fiumicino come *hub* con Parigi e Amsterdam e l'ingresso, da subito, nel più grande *network* internazionale del trasporto aereo.

Cosa prevede il piano Fenice (per quel che se ne sa dai giornali, visto che il Parlamento non ha avuto ancora il piacere di averne copia)? Un'offerta, pare, di circa 400 milioni di euro per comprare la parte buona, la polpa, di Alitalia: gli *slot*, il marchio, gli aerei migliori; 65 destinazioni, invece di 84; nessun *hub* e chiusura progressiva di Linate; nessun partner internazionale; sospensione delle norme *antitrust*; sei o forse settemila esuberanti, calcolando anche il personale precario che, grazie all'azione della CGIL, è ricomparso come personale di Alitalia (perché era scomparso dalle statistiche); *bad company* e accollo dei debiti sul contribuente: in base ai calcoli fatti si stima che si tratterà di circa 150 euro per abitante.

Quindi, voi mettete di nuovo le mani nelle tasche degli italiani per salvare la compagnia di bandiera. Questo è il risultato del vostro lavoro! Invece di stare da protagonisti in una grande alleanza internazionale, facciamo una compagnia domestica che speriamo trovi presto un partner forte, altrimenti gli italiani avranno ancora più difficoltà a viaggiare all'estero. Penalizziamo, anzi penalizzate, sia Roma sia Milano.

Delle preoccupazioni su Fiumicino hanno parlato in precedenza il collega Ranucci ma anche il presidente Marrazzo e il sindaco Alemanno. Milano, invece, ha già pagato un prezzo alto per la crisi Alitalia. Un'indagine della Camera di Commercio stima in circa due miliardi il conto salato pagato in questi mesi dall'economia lombarda. Lo studio paventa un incremento del danno economico di un altro 9 per cento se Linate fosse ridotto nella sua operatività senza un parallelo potenziamento di Malpensa.

Per queste ragioni, come senatori del PD lombardo, abbiamo presentato un ordine del giorno accolto dalle Commissioni riunite 8^a e 10^a. Evidentemente, esse hanno colto nel segno con la nostra proposta. Naturalmente le ringrazio e chiedo al Governo, proprio per la corallità di questo accordo, di farne un punto fondamentale dell'azione del Governo. Linate, come chiedono cittadini e imprenditori, deve restare *city airport*. Un suo ridimensionamento potrebbe essere preso in considerazione solo davanti alla certezza del rilancio di Malpensa come *hub* internazionale. Consentitemi, infine, un'ultima considerazione sul punto forse più dolente del decreto, cioè la sospensione per tre anni delle norme che regolano la concorrenza. Il principio di concorrenza è elemento essenziale del nostro ordinamento giuridico e regola aurea dell'Unione europea; ricordiamo che sulla rotta Milano Roma, Alitalia e Air One operano il 95 per cento dei voli, cioè una percentuale assolutamente bulgara del mercato.

Per queste ragioni, e per i rischi che corrono i cittadini consumatori, noi siamo d'accordo con l'Autorità per la concorrenza quando, nell'audizione in Senato, ha auspicato che il Parlamento modificasse il decreto in questo punto. Abbiamo presentato un ordine del giorno in proposito perché dobbiamo fare in modo che questo provvedimento rimanga un caso isolato; in particolare, dobbiamo fissare un breve limite temporale.

Infine, come è stato ricordato prima, la nuova Alitalia sarà una compagnia privata. Evitiamo che la politica allunghi di nuovo le mani sulla nuova compagnia di bandiera; lasciamo che i piani industriali della nuova compagnia siano decisi dal *management* e che sia il mercato ad indicare quale sia il partner internazionale migliore e quali siano le proposte per i territori, per il turismo italiano e quali - voglio sottolinearlo - le proposte per rispondere ad esigenze di mobilità delle imprese italiane delocalizzate nel mondo, che hanno bisogno di raggiungere i grandi mercati asiatici e americani.

Quindi, lasciamo operare in piena autonomia la nuova società. (*Applausi dal Gruppo PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Leoni. Ne ha facoltà.

LEONI (LNP). Presidente, colleghi, colleghi del Governo, parlare di Alitalia è come parlare di Garibaldi: per molti è stato un grande generale, per molti, specie per noi, ha fatto dei grandi disastri.

Oggi è stato sostenuto, in particolar modo dai colleghi della sinistra, che la colpa del disastro Alitalia è della Lega e di Malpensa. Per tutta la mattinata ho sentito elencare numeri ripetitivi su esuberanti, fondi e disastri; penso invece che ancora una volta l'opposizione non abbia colto l'occasione per dare suggerimenti al fine di migliorare una azienda che, al di là dei colori e degli schieramenti politici, in fondo sarà la nostra compagnia di bandiera. Infatti, se, per lavoro o per diletto, dobbiamo andare in giro per il mondo sarebbe bene che tutti noi utilizzassimo la compagnia di bandiera.

A tal proposito vorrei avanzare un suggerimento al Sottosegretario che è presente in Aula, perché, pur facendo parte della maggioranza, non sempre si riesce a dare suggerimenti direttamente al Governo. In questo caso mi viene spontaneo rilevare che non si è pensato di inserire nel complesso della nuova compagnia di bandiera una fetta di azionariato popolare, che rappresenta un *escamotage* intelligente, adoperato da tante compagnie di bandiera del mondo, come ad esempio la British Airways, grazie al quale si può utilizzare una compagnia aerea di cui tutti si possono sentire proprietari. Suggerisco dunque al Governo un ripensamento al fine di inserire questa quota. Non dobbiamo dimenticare che nel mondo ci sono circa 30 milioni di italiani di prima, di seconda e in parte anche di terza generazione, che orgogliosamente tornerebbero nel loro Paese natale o in quello dei loro avi usando la compagnia di bandiera.

Ho poi sentito parlare in difesa del progetto di Prodi con Air France, un progetto che a me da subito era sembrato un regalo di nozze a Sarkozy. Egli infatti era venuto a prender moglie in Italia e la sinistra aveva pensato bene di fargli un regalo di nozze con la nostra compagnia di bandiera.

Desidero inoltre denunciare che in questo momento a casa nostra, a Malpensa, siamo trattati come una colonia. Per venire a Roma prendo voli Alitalia, ma arrivo a bordo di un ATR 42, cioè di un aereo a elica che impiega un'ora e mezza per portarmi nella capitale. Sono aerei che si usano per i collegamenti in Africa o con una colonia e io, appunto, mi sento colonizzato per via dell'accentramento continuo e feroce di Fiumicino nei confronti di Malpensa.

A questo riguardo, è inutile dire che Malpensa tornerà a volare e ad essere la grande Malpensa, non perché lo sostengono i rappresentanti della Lega, ma grazie all'imprenditoria padana che gira il mondo per affari, rafforzando l'economia del nostro Paese: sicuramente non può essere trattata in questo modo. Rifacendomi anche io alle cifre, da quando si è pensato di togliere la compagnia di bandiera dallo scalo di Malpensa i conti, che erano già in rosso, sono diventati roventi; ciò testimonia una mancanza di intuito economico nei confronti della nostra compagnia.

Riferendomi poi ancora all'opposizione, ho letto ieri sui quotidiani nazionali che il *Premier* ha ringraziato D'Alema dicendo in sostanza: meno male che ci ha dato una mano per portare a termine il progetto CAI. Si vede che nell'opposizione c'è qualcuno che avverte una certa responsabilità sulle sue spalle e fa un passo in avanti, a differenza di quella contro opposizione che ancora una volta la sinistra vuole creare nascondendosi dietro delle ideologie.

La politica ormai ha superato questo concetto ideologico, così come quello sindacale. Io, che sono anche responsabile dei cattolici nel mio movimento, mi interrogo su tutto quel personale a stipendio della compagnia di bandiera che si recava nella sede di lavoro, quando ci andava, e coscientemente non svolgeva il suo compito. Se a parità di ore volate con altre compagnie di bandiera la nostra compagnia aveva degli esuberi di 6.000-10.000 addetti, il sindacato mi deve dire (dovrebbe risponderci qui in Aula) come si possa giustificare questo modo di operare dei propri iscritti.

In conclusione, la Lega voterà convintamente a favore di questo decreto. Esso aiuterà anche (lo sappiamo) a far ripartire Malpensa, che non rappresenta un bene personale della Lega ma è un bene per tutti gli operatori e per tutti gli abitanti della Padania che non vogliono più sentirsi una colonia, ma vogliono essere operatori a pieno titolo nel mercato internazionale. (*Applausi dal Gruppo LNP*).

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Leoni.

Rinvio il seguito della discussione del disegno di legge in titolo ad altra seduta.

Omissis

La seduta è tolta (*ore*13,26).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

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

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

BUGNANO, DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, LI GOTTI, PARDI, GIAMBRONE, CARLINO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, LANNUTTI, PEDICA, RUSSO

Respinta

Il Senato,

premesso che,

sussiste indubbiamente la necessità ed urgenza di un intervento volto a risolvere la gravissima crisi finanziaria, industriale ed occupazionale di Alitalia spa ma tale intervento deve avvenire nel rispetto della normativa comunitaria e dei principi dell'ordinamento;

il decreto in esame, al contrario, modifica in più parti la normativa quadro sulla amministrazione straordinaria delle grandi imprese, con l'effetto di applicare le disposizioni in esso contenute alla generalità delle aziende operanti nei settori dei servizi pubblici essenziali, per le quali, differentemente da Alitalia spa, non sussistono i presupposti per la decretazione di urgenza di cui all'articolo 77 della Costituzione:

l'articolo 3 del decreto legge introduce, senza che dalla relazione se ne evinca la motivazione, un esonero di responsabilità in relazione a comportamenti, atti e provvedimenti che siano stati posti in essere, dal 18 luglio 2007 e fino alla data di entrata in vigore del presente decreto, dagli amministratori, dai componenti del collegio sindacale, dai dirigenti preposti alla redazione dei documenti contabili societari. L'arbitraria ed apodittica fissazione del termine, oltre che palesemente irragionevole, è priva dei requisiti individuali dalle sentenze n. 128 del 2008 e n. 171 del 2007 della Corte costituzionale;

il trasferimento di ogni pregressa responsabilità a carico esclusivamente delle società viola l'articolo 27 della Costituzione, dal momento che la responsabilità penale è personale e non attribuibile a persona giuridica. Si vanifica in tal modo il precetto costituzionale di obbligatorietà dell'esercizio dell'azione penale di cui all'articolo 112 della Costituzione e si configura una vera e propria amnistia, disposta non conformemente all'articolo 79 della Costituzione;

in violazione degli articoli 28 e 103 della Costituzione, si esclude, senza motivazione espressa, anche a responsabilità amministrativa-contabile dei pubblici dipendenti e di non meglio precisati soggetti «comunque titolari di incarichi pubblici», oltretutto degli amministratori, pur trattandosi di società quotata in borsa all'epoca dei fatti;

in violazione dell'articolo 81 della Costituzione, manca una quantificazione certa degli oneri per lo Stato derivanti dalla assunzione delle passività, dai benefici concessi al personale in esubero e dal trasferimento *ex lege* di autorizzazioni, licenze e concessioni pubbliche. Non è quantificato, inoltre, l'onere derivante dalla attribuzione ad una società posta in capo allo Stato di responsabilità per fatti degli amministratori, con l'effetto ulteriore della impossibilità per lo Stato stesso di rivalersi per danno erariale contro questi ultimi;

il decreto comporta la separazione societaria dell'azienda in crisi con attribuzione allo Stato, e quindi ai contribuenti, dell'intero ammontare delle passività, riservando invece la parte attiva ai soli soci-investitori privati e concedendo espressamente a questi ultimi la possibilità di operare sul mercato in posizione dominante ovvero di monopolio con violazione anche della *par condicio creditorum*;

in violazione degli articoli 3, 11 e 41 Cost., il decreto dispone infine la disapplicazione della normativa comunitaria antitrust e l'espressa concessione triennale ad un solo operatore di una posizione monopolistica sul mercato aereo interno che sarebbe altrimenti vietata, senza predisporre alcuna preventiva salvaguardia dei clienti rispetto a possibili aggravii tariffari derivanti della posizione dominante;

tutto ciò premesso:

delibera, ai sensi dell'articolo 93 del Regolamento, di non procedere all'esame dell'Atto Senato n. 999, di conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134.

ORDINI DEL GIORNO

G100 (testo 2)

LE COMMISSIONI RIUNITE

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.

G101

MURA, STIFFONI, CAGNIN, MONTI

Il Senato,

premessi che,

in data 30 marzo 2008, Alitalia ha posto in atto la decisione di non continuare a svolgere il ruolo di *hub carrier* sull'aeroporto di Malpensa, concentrando sull'aeroporto di Fiumicino la quasi totalità dei propri voli intercontinentali;

tale decisione ha determinato un crollo del traffico passeggeri su Malpensa, pari a circa il trenta per cento del totale, non compensato dall'aumento dell'undici per cento dei passeggeri in transito sull'aeroporto di Fiumicino;

tutto ciò ha significato una perdita netta di milioni di passeggeri, su base annua, i quali hanno preferito servirsi di altri aeroporti europei, con un conseguente danno per il Paese in termini di diminuzione in termini di PIL e di imposte, quantificabile in oltre un miliardo di euro;

a seguito di tale unilaterale decisione, la SEA, insieme alla sua controllata SEA *handling*, ha convenuto in giudizio Alitalia, presso il tribunale di Busto Arsizio, chiedendo un risarcimento pari a 1.250 milioni di euro per danno emergente e lucro cessante;

detto contenzioso è ancora in essere e può costituire un ulteriore aggravio per il bilancio di Alitalia;

la scelta di Alitalia, da un lato ha penalizzato fortemente tutto il territorio dell'Italia del Nord, che si è trovata e si trova, tuttora, in parte privata della possibilità di efficaci collegamenti internazionali, dato questo ancor più dannoso oggi, atteso che Milano è stata scelta come sede di Expo 2015, con l'attesa di decine di milioni di visitatori, che giungeranno da ogni parte del mondo;

il dubbio, espresso peraltro da molti osservatori, che questa scelta fosse stata dettata da ragioni diverse da quelle relative ad una efficace politica aziendale, è risultato suffragato dal fatto

che tale decisione non ha risollevato Alitalia dallo stato di crisi in cui versa, atteso che la compagnia ha presentato comunque, in data 29 agosto 2008, ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza presso il tribunale di Roma;

il piano industriale presentato dalla CAI SpA prevede il ritorno a Malpensa di 14 collegamenti intercontinentali su di un totale di 18, dimostrando patentemente che i voli devono essere organizzati là dove si verifica la domanda;

in ogni caso, quale che sia la definizione della procedura relativa ad Alitalia, è necessario, al fine di non provocare ulteriori danni al Paese, consentire all'aeroporto di Malpensa di operare nel migliore dei modi al servizio della comunità, anche al fine di salvaguardare migliaia di posti di lavoro, atteso che i lavoratori di Malpensa hanno pari dignità rispetto a quelli di Alitalia;

il fine suddetto si concretizza solo dando la possibilità ad altre compagnie nazionali ed internazionali di effettuare collegamenti con Paesi esteri;

rilevato che:

sono decine i vettori che hanno manifestato interesse ad effettuare nuovi collegamenti con Malpensa o ad incrementare la frequenza di quelli già esistenti;

in base alle norme internazionali vigenti, ciò è realizzabile unicamente attraverso la stipula di nuovi accordi bilaterali tra Governi,

impegna il Governo:

ad attivarsi sollecitamente al fine di concludere nuovi accordi bilaterali con i Paesi delle compagnie interessate, al fine di giungere, nel tempo più breve possibile, ad una situazione di piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

G102 (testo 2)

FILIPPI MARCO, BUBBICO, DONAGGIO, FISTAROL, MAGISTRELLI, MORRI, PAPANIA, RANUCCI, VILLARI, VIMERCATI, ARMATO, FIORONI, GARRAFFA, GRANAIOLO, ROSSI PAOLO, 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;

premessi 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 limitare le restrizioni alla libera concorrenza allo stretto necessario per lo *start-up* della nuova compagnia, al fine di tutelare i diritti dei cittadini consumatori;

a garantire che la ricerca del partner internazionale da parte di CAI avvenga secondo logiche di mercato e di profittabilità al fine di consentire il miglior sviluppo possibile del trasporto aereo italiano;

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

G103

ARMATO, BUBBICO, FILIPPI MARCO, ANDRIA, CARLONI, CHIAROMONTE, DE LUCA, FOLLINI, INCOSTANTE, MUSI, SIRCANA, VILLARI

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;

premessi che,

Atitech è una società di rilievo internazionale, con sede a Napoli Capodichino, specializzata nella manutenzione di aeromobili quali MD 80, DC-9, B-737, A-320 e ERJ 145 e 170, non solo di proprietà di Alitalia ma anche di altre compagnie nazionali ed estere;

la suddetta società, nata nel 1994 a seguito della fusione di ATI con Alitalia, impiega attualmente 750 lavoratori, fra cui operai specializzati in elettronica e meccanica, operai strutturalisti addetti ad interventi sulle cellule degli aerei e tecnici addetti all'addestramento, che nel loro insieme formano una struttura con professionalità in grado di garantire la piena efficienza dei velivoli sui quali intervengono;

Atitech ha raggiunto un livello di professionalità e capacità di intervento riconosciute a livello internazionale tale da consentirle non solo di offrire servizi di manutenzione globale, ma anche di pianificazione della gestione tecnica della flotta e di soddisfare le varie esigenze delle compagnie aeree;

l'Atitech, insieme ad altre imprese operanti nell'indotto del settore del trasporto aereo, fa parte del Polo aeronautico campano, che rappresenta uno dei distretti industriali di maggior prestigio della Campania e del Mezzogiorno;

considerato che l'aggravarsi della crisi Alitalia rischia di determinare un danno irreparabile per tutto il settore del trasporto aereo italiano, con conseguenze drammatiche anche per società altamente specializzate come Atitech e per i lavoratori da questa impiegati;

nel mercato europeo ed extracomunitario vi sono pochi poli manutentivi con un livello qualitativo paragonabile a quello offerto dal Polo aeronautico campano, assolutamente competitivo e idoneo ad attrarre commesse da tutti i paesi, soprattutto del Mediterraneo;

impegna il Governo:

a promuovere una forte iniziativa volta ad includere l'Atitech nel perimetro industriale della nuova compagnia di bandiera in via di formazione e a garantire il mantenimento in servizio di tutti i lavoratori da questa impiegati;

a disporre tutti i provvedimenti necessari per rilanciare il Polo aeronautico campano, messo in crisi dalla recente vicenda di Alitalia .

**63^a SEDUTA PUBBLICA
RESOCONTO STENOGRAFICO**

**MERCOLEDÌ 1° OTTOBRE 2008
(Pomeridiana)**

Presidenza del presidente SCHIFANI,
indi della vice presidente BONINO
e del vice presidente NANIA

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

RESOCONTO STENOGRAFICO

Presidenza del presidente SCHIFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 16,33).
Si dia lettura del processo verbale.

Omissis

Seguito della discussione del disegno di legge:

(999) Conversione in legge del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi (Relazione orale) (ore 16,35)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 999. Ricordo che nella seduta antimeridiana il relatore ha svolto la relazione orale, è stata respinta una questione pregiudiziale ed ha avuto inizio la discussione generale. È iscritta a parlare la senatrice Maraventano. Ne ha facoltà.

MARAVENTANO (LNP). Signor Presidente, Governo, colleghi, approfitto dell'occasione, visto che si parla anche di trasporto aereo e di tutti i problemi derivanti dalla crisi dell'Alitalia; a tal proposito, sono contenta per il personale che tale vicenda sia stata risolta ma intendo soprattutto richiamare l'attenzione del Governo sui collegamenti aerei con le isole minori.

Si tratta di una questione importante per tali territori, cari colleghi, in quanto attualmente risulta estremamente disagiato qualsiasi tipo di spostamento degli isolani, anche in situazioni di emergenza, come nel caso del trasporto di malati gravi, di invalidi o addirittura di salme. Sapete che soprattutto a Lampedusa non c'è un ospedale, quindi, quando qualcuno muore a Palermo si deve trasportare la salma con l'aereo e con un ATR non si riesce a farlo.

In questi ultimi giorni sto disertando con rammarico le sedute della Commissione lavoro, di cui faccio parte, proprio per protestare poiché, malgrado le mie richieste, non ho avuto ancora risposte. Le isole minori non sono state incluse in un progetto di incremento dei ridottissimi collegamenti aerei fino ad oggi previsti. L'operativo dei voli è mortificante per gli isolani. Con questo non voglio criticare il Governo, perché abbiamo visto che in questi mesi sta lavorando: magari, trattandosi di isole minori, non ha avuto il tempo di occuparsene.

Spero quindi che in questi giorni, comunque al più presto, il Governo si occuperà anche delle isole minori. Me lo auguro, perché, colleghi, dal prossimo 5 ottobre non saranno più assicurate le tratte

sociali sia per Pantelleria che per Lampedusa e queste due isole rimarranno senza collegamenti aerei. Spero quindi che il Governo si occuperà in questi giorni del problema. Mi auguro veramente di ricevere quanto prima una risposta positiva da parte del Governo a tale mia richiesta. In mancanza, non perderò occasione per lamentare questa grave situazione che, insieme ad altri gravi problemi quali i presidi sanitari e le scuole che voi conoscete e di cui vi ho detto in questi mesi, rende le nostre isole figlie di un Dio minore. Veramente questa cosa mi dà molto fastidio. *(Applausi dal Gruppo LNP).*

Omissis

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999 (ore 16,45)

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Mascitelli. Ne ha facoltà.

MASCITELLI (IdV). Signor Presidente, credo sia del tutto evidente che la conversione di questo decreto, preparato e varato *ad hoc* da un Governo che non ha esitato a calpestare le regole più elementari non solo del mercato, ma anche del nostro ordinamento, chiude una farsa iniziata in campagna elettorale con l'assicurazione, da parte del presidente Berlusconi, dell'esistenza di una «cordata tricolore», che in realtà non c'era e che poi ha condizionato, con tutti i vizi procedurali che ben conosciamo, l'intera strategia successiva del Governo stesso.

PRESIDENTE. Senatore Mascitelli, le chiedo scusa se la interrompo. Desidero informare i colleghi che, alla fine della discussione generale e delle eventuali repliche, ci sarà una sospensione tecnica della seduta di un'ora e mezza, per consentire alla Commissione bilancio di esprimere il parere su alcuni emendamenti in relazione ai quali non si è ancora espressa.

Le chiedo nuovamente scusa per l'interruzione.

Presidenza della vice presidente BONINO (ore 16,46)

MASCITELLI (IdV). Si tratta di un decreto costruito nei suoi tre articoli per convincere, non con semplici garanzie ma con certezze di profitto, un gruppo appositamente selezionato di amici imprenditori, che costituisce una novella compagnia aerea con soli 160.000 euro di capitale e con l'intento dichiarato di salvaguardare una presunta italianità di bandiera.

Negli ultimi mesi del Governo Prodi si era offerta sul mercato una compagnia gravata di debiti e anche in quel caso si erano trovati acquirenti come Air France; oggi si offre in modo mirato solo l'attivo di Alitalia, comprensivo di beni di valore come gli *slot*, il marchio, gli aerei. Si chiude così una partita certamente persa sul piano del confronto con i problemi reali del nostro Paese, quelli che vedono una scarsità di fondi pubblici in settori vitali e una pressione fiscale eccessiva sulle famiglie, e la si chiude con una generosa erogazione fatta con i soldi dei contribuenti, non a fronte di un piano di rilancio industriale convincente, ma di una soluzione poco o nulla trasparente, che concentrerà «favori triangolari» ad alcune grandi imprese, con più monopolio, tariffe più alte, peggiori servizi e una prossima obbligata integrazione societaria con un partner internazionale. Così l'effetto finale di questo decreto sarà che lo Stato invece di guadagnarci poco, ci rimetterà moltissimo.

Di certo allora non è credibile quanto dichiarato dal ministro Tremonti nella sua audizione del 10 settembre davanti alle Commissioni congiunte di Camera e Senato laddove ha dichiarato che: «Per il bilancio pubblico la procedura in atto ha l'effetto tipico dello *stop loss*: non crea perdite, ma interrompe il processo di formazione di nuove perdite». Non è credibile e non lo diciamo per una preconcepita mancanza di fede, che avremmo pure ragione ad avere, visto che ricordiamo un'analoga dichiarazione dello stesso Ministro dell'economia nel 2004, che disse: «Lo Stato ha già dato, non ci saranno altri aiuti pubblici all'Alitalia, né attraverso una ricapitalizzazione, né sotto forma di requisiti di sistema», mentre pochi mesi dopo, invece, il Ministro, che era stato azionista di maggioranza assoluta per tre anni, con tutti gli esercizi dell'Alitalia che avevano macinato perdite consistenti, ricapitalizzava la compagnia.

Una cosa va messa in chiaro: se spogliamo dall'ideologia dell'italianità un settore come quello del trasporto aereo dove, al contrario, l'internazionalizzazione societaria è una condizione essenziale per ridurre i costi industriali e commerciali, il pasticcio di mercato che ci viene presentato con questo decreto ci fa rendere conto subito del danno di oltre tre miliardi di euro arrecato alle tasche degli italiani e che quelli sì di sicuro hanno preso il volo.

Si inizia con il decreto-legge n. 80 del 2008 che trasforma un prestito-ponte in capitale sociale imputabile a perdita, senza alcuna prospettiva per Alitalia; l'unica cosa certa è che spariscono nel buco dei debiti 300 milioni di euro che erano destinati alle piccole e medie imprese - di cui il 70 per cento nel Sud - perché l'aumento di capitale viene attuato con 205 milioni tolti dal Fondo per la competitività e lo sviluppo e 85 milioni dal Fondo per la finanza di impresa.

Andiamo avanti. Si continua con i ritardi di una cordata che non c'era. Bisogna infatti mettere in conto le perdite accumulate dalla compagnia aerea da aprile, quando sarebbe stato possibile cederla ai francesi con un ricavo netto per l'azionista di maggioranza di oltre 66 milioni di euro, almeno fino ad oggi: di sicuro è stata bruciata una cifra superiore ai 100 milioni vista la competenza al 49 per cento nell'azionariato del Ministero dell'economia.

E ancora: si continua con lo *stock* debitorio, visto che il comma 10 dell'articolo 1 del decreto esclude la responsabilità dell'acquirente per gli esercizi anteriori al trasferimento e visto che l'irresponsabilità della politica e del *management* ha fatto sì che dal 2003 la compagnia accumulasse perdite nette per circa 3,5 miliardi di euro, secondo i bilanci consolidati pubblicati dalla stessa azienda. Mentre il mercato diventava sempre più concorrenziale e l'azienda non attuava alcuno dei sei piani industriali annunciati per rendersi minimamente più competitiva, il risultato è stato quello che, non solo Alitalia ha perso 1,5 milioni di euro in media al giorno dal 2003, ma che la compagnia ha perso sempre di più quote di mercato significative.

Mentre accadeva tutto questo, sotto l'orgoglio apparente dell'italianità, si continuava con gli appelli alla salvaguardia di questo vettore come l'elemento essenziale allo sviluppo del turismo italiano, facendo finta di non sapere (sempre secondo i dati elaborati dalla Assaeroporti) che i viaggiatori in larga maggioranza utilizzano già operatori concorrenti, dato che Alitalia trasporta oggi meno del 17 per cento dei passeggeri da e per l'Italia.

E arriviamo ora al valore della vendita, perché la nascita della cordata tutta italiana ha richiesto non solo il prezzo di separare gli attivi dell'Alitalia dai passivi, di sospendere l'Antitrust e riunire tra i soci una somma scandalosa di conflitti di interesse, ma l'impiego di una esclusiva trattativa privata, al punto da far dire al Presidente del Consiglio che le soluzioni sul tappeto sono soltanto due: accettare il piano industriale di Colaninno oppure il fallimento. Così facendo ha determinato nei fatti una svendita del valore Alitalia.

Continuiamo con gli ammortizzatori sociali, perché sicuramente il Governo ha confezionato per gli imprenditori che fanno parte della nuova compagnia una bel regalo. Non voglio esprimere nessun giudizio sui privati, che fanno i loro interessi e sanno farli bene, ma devo darlo nei confronti del Governo che caricherà di nuovo sulle spalle degli italiani anche il costo dell'operazione degli ammortizzatori sociali. Basta fare due conti: ogni lavoratore, che in media costa 30.000 euro l'anno, sarà assistito per sette anni e gli esuberi, solo ad oggi, per quel che si conosce (nonostante i nostri sforzi in Commissione bilancio), sono oltre duemila. Moltiplicando queste cifre viene fuori il costo per noi contribuenti.

Da anni, signora Presidente, in Italia gli ammortizzatori sociali vengono usati come strumento di politica industriale e di misura sociale di sostegno ai redditi delle famiglie che perdono il lavoro. Ma non si era mai visto un sussidio dato solo a chi accetta una cordata di imprenditori privati voluta e sponsorizzata dal Presidente del Consiglio. Non a caso il ministro Sacconi ha impostato l'intera trattativa sindacale sugli *ultimatum* e su una scelta discriminatoria degli interlocutori. Quello che è stato fatto, signora Presidente, è un ricatto a sessanta milioni di italiani. L'anno scorso in Italia sono fallite 246.000 imprese, 290.000 sono i dipendenti a rischio di licenziamento e 22.000 sono gli esuberi già contabilizzati nel 2008 dalle organizzazioni sindacali. Saranno figli di un Dio minore, un dramma nella vita di centinaia di migliaia di italiani, colpiti dalla crisi economica o dalla semplice delocalizzazione, e per la maggioranza dei quali non esiste alcun ammortizzatore sociale.

In questo decreto, signora Presidente, l'interesse nazionale ha rappresentato solo un comodo schermo dietro il quale sono proliferati interessi di ogni ordine e grado restii a misurarsi con la concorrenza e a stare al passo con i tempi.

Se è questo il modo con cui il Governo ha fatto finta, con decretazioni d'urgenza, di risolvere i primi problemi del Paese, quello della sicurezza (con il taglio drastico di risorse), quello della emergenza rifiuti (dove più che rifiuti sono spariti le TV e i *media*, a giudicare dallo scarso risalto dato ai tredici sindaci incatenati davanti a Palazzo Chigi) e, infine, del caso Alitalia, allora, se questo è il modo di governare, si lasciano agli italiani molti dubbi e poche speranze sul futuro del Paese. (*Applausi dai Gruppi IdV e PD*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Morando. Ne ha facoltà.

MORANDO (PD). Signora Presidente, cosa sta succedendo nel mondo, ormai da mesi, nel settore del trasporto aereo? Anche sotto l'impulso dell'ultimo *shock* petrolifero si sta determinando una fortissima concentrazione dalle imprese operatrici in questo campo, nell'Unione europea così come negli Stati Uniti d'America, in Asia, in America Latina. Alla fine di questo processo, che sta correndo molto rapidamente, pochissimi grandi protagonisti competeranno tra loro in un mercato fortemente integrato non solo, come sto dicendo, dal lato dall'offerta ma anche dal lato della domanda.

In questo contesto, tutti i Paesi stanno precipitosamente abbandonando la logica della difesa del rispettivo campione nazionale. Anche quando lo Stato controlla la relativa compagnia di bandiera, in sostanza, i Governi nazionali si orientano ad essere coproprietari di un grande *player* del trasporto aereo mondiale piuttosto che detentori del totale controllo di un piccolo soggetto regionale che, se non è già diventato marginale, è destinato comunque a diventarlo nel giro di poco tempo.

In Italia (sembrano passati tanti anni ma ne sono passati soltanto cinque) ancora nel 2003 esistevano le condizioni per integrare Alitalia dentro quello che sarebbe diventato il più grande protagonista del mercato del trasporto aereo mondiale. Lo Stato italiano avrebbe potuto esserne uno degli azionisti di riferimento, con quasi il 10 per cento della proprietà di quel gruppo. Già allora l'ossequio al principio dell'italianità impedì di affermare l'interesse dell'Italia.

In nome di quello stesso principio, i sindacati di Alitalia, tutti i sindacati, e i *leader* del Popolo della Libertà hanno fatto fallire nel marzo scorso un tentativo di soluzione orientato nello stesso senso, che scontava però il gravissimo e ulteriore deterioramento intervenuto nei conti e nelle capacità operative di Alitalia nel frattempo, cioè negli anni che sono passati dal 2003 fino alla primavera di quest'anno.

Allora - poi se lo è un po' dimenticato - il *leader* del Popolo della Libertà offrì una decisiva sponda al rifiuto corporativo dei sindacati: non firmate (disse implicitamente il *leader* del Popolo della Libertà che si apprestava a vincere le elezioni): è già pronta la cordata italiana che vi garantirà condizioni migliori. Non era vero, ma la sirena cantava bene e le orecchie erano predisposte a seguirla da decenni di opaca cogestione da parte sindacale della compagnia di bandiera.

Quando si è trattato di costruirla davvero la cordata italiana, si è dovuto fare ricorso a misure straordinarie (quelle di cui stiamo discutendo adesso), inutilmente lesive degli interessi dei contribuenti, delle imprese e dei consumatori italiani: dei contribuenti, in primo luogo, perché saranno loro chiamati per anni a pagare, con le loro tasse, un onere per il bilancio pubblico che avrebbe potuto non determinarsi. A tal proposito il senatore Menardi, a ragione, stamattina sosteneva che questa è una vera privatizzazione, ma una privatizzazione all'italiana: i possibili futuri vantaggi sono privati, i sicuri presenti debiti sono pubblici.

Tali misure, in secondo luogo, vanno a danno delle imprese, perché quelle piccole e medie sono chiamate adesso a sostenere un intervento di cui mai e poi mai potrebbero godere se toccasse a loro entrare in una situazione di gravissima difficoltà e perché la presenza di alcuni concessionari nella cordata che sta privatizzando Alitalia è stata - vogliamo dire così - incoraggiata da regali, come il rinnovo per legge in automatico delle concessioni autostradali, che saranno pagati per anni dalle imprese italiane con prezzi più alti e servizi peggiori ad esempio in questo campo.

In terzo luogo, queste iniziative danneggiano i consumatori perché la sospensione delle norme *antitrust* fa del trasporto aereo italiano un mercato dove potrebbero praticarsi per anni prezzi più alti per servizi peggiori.

Tuttavia, signora Presidente, neppure quest'enormità in termini di violazione degli interessi dei consumatori, delle imprese e dei contribuenti italiani sarebbe bastata. Dieci giorni fa la cordata italiana ha ritirato l'offerta e siamo stati sull'orlo della catastrofe. Da dove nasceva quella situazione di difficoltà? Da dove nasceva lo stallo, il blocco? È semplice: dal pregiudizio sull'italianità. Nessun ruolo - diceva il Governo - per operatori stranieri, neppure con quote minoritarie della società acquirente; ciò che rendeva il progetto di privatizzazione privo di qualsiasi realismo e credibilità.

Alla rimozione di questo ostacolo - sì, signori - ci siamo dedicati come Partito Democratico con successo e in piena trasparenza, non con incontri segreti: con una lettera del *leader* del Partito Democratico Veltroni al Presidente del Consiglio abbiamo invitato il Governo ad uscire dall'angolo dentro il quale si era chiuso con una pervicacia pari soltanto all'incompetenza. Da quell'impulso del Partito Democratico... (Brusio).

PRESIDENTE. Collega Morando, le chiedo scusa. Colleghi, capisco che ci sia necessità di un coordinamento, ma magari è opportuno svolgere tali colloqui fuori dall'Aula. È utile consentire a tutti di ascoltare il senatore Morando.

MORANDO (PD). La ringrazio, signora Presidente. Come stavo dicendo, si trattava di un impulso esplicitamente orientato a costituire immediatamente un rapporto, perché nella lettera questo

veniva previsto, non era una lettera generica che invitava a fare una riunione; no, era una lettera nella quale si avanzava una proposta precisa: rimuovete il pregiudizio sull'italianità e consentite immediatamente la costruzione da parte di CAI di un rapporto con un operatore internazionale, naturalmente senza scegliere quale. Questo impulso ha consentito a tutti gli attori che erano bloccati, ognuno nella rispettiva posizione, di riposizionarsi e si sono create per questa via le condizioni per un'intesa, così è stato possibile evitare il peggio.

Il contributo determinante che abbiamo offerto per la soluzione che si profila non cancella, anzi rafforza il nostro severo giudizio sugli errori, i ritardi, le scelte contraddittorie del *leader* del Popolo della Libertà e del Governo. Come un Governo serio, signora Presidente, non dovrebbe mai dire che ciò che gli riesce bene è tutto merito suo, mentre ciò che non gli riesce è tutto da imputare alla colpa dell'opposizione, così un grande partito riformista non può mai dire: loro sono i responsabili del disastro, loro cerchino, se ne sono capaci, di tirarsi fuori dai guai che hanno provocato.

Ora il lavoro di riduzione del danno non è terminato e su questo compito ci impegneremo ancora. Le regole *antitrust* non potranno restare sospese così a lungo, come invece prevede la legge che stiamo esaminando. Lo stravolgimento della legge Marzano dovrà essere limitato e la normativa ricondotta ad equilibrio. Non ci vuole un grande esperto di diritto comunitario per vedere che in sostanza la cessione di un ramo di azienda - perché questo stiamo facendo - non rispetta le regole comunitarie.

In terzo luogo, gli *slot* liberati dovranno essere utilizzati in modo da non strangolare gli utenti; visto che sono utenti italiani immagino che un po' ci interessi il loro destino.

Masoprattutto, signora Presidente, non potrà essere evitato, anzi andrà sapientemente costruito, un processo d'integrazione della nuova Alitalia in un grande *player* del trasporto aereo europeo e mondiale. Quando il fumo della demagogia e della propaganda sarà caduto si dovrà riprendere a ragionare di questo punto essenziale.

Dovremmo allora, colleghi della maggioranza e del Governo, pensare europeo prima che agire in un contesto europeo, come il ministro Tremonti meritoriamente ci invita a fare nei giorni dispari salvo, nei giorni pari, consentire che il Governo, di cui è tanta parte, guidi il Paese ad impiccarsi ad un pregiudizio nazionalistico che penalizza, come ho cercato di dimostrare, l'interesse nazionale. (*Applausi dai Gruppi PD e IdV*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare il senatore Cursi. Ne ha facoltà.

CURSI (PdL). Onorevole Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli rappresentanti del Governo, il decreto-legge all'esame dell'Aula - approvato dal Governo sul finire di agosto - costituisce un importante contributo nella risoluzione dell'annosa vicenda della nostra compagnia aerea di bandiera, poiché introduce più incisive norme volte a garantire il processo di ristrutturazione di grandi imprese in crisi.

L'attuale situazione di dissesto, emersa in tutta la sua gravità la scorsa primavera, sta finalmente giungendo, non senza difficoltà, ad una positiva soluzione che consentirà di mantenere l'italianità della compagnia aerea, di salvaguardare la maggior parte dei posti di lavoro, garantendo al contempo ai lavoratori in esubero un sistema adeguato di ammortizzatori sociali, e di assicurare all'Italia, per il futuro, lo sviluppo di una nuova compagnia aerea italiana in grado di competere sul mercato.

La soluzione positiva di tale vicenda si è avuta grazie alla combinazione di diversi fattori, tra i quali è opportuno ricordare prioritariamente la forte determinazione del Presidente del Consiglio dei ministri e dell'intero Governo diretta a trovare una soluzione ai problemi che si trascinavano da anni; quindi l'impegno profuso in particolare dal ministro per lo sviluppo economico, Scajola, dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteoli, nonché dal ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali, Sacconi, che hanno lavorato incessantemente seguendo ogni minimo passo della trattativa anche nei momenti in cui questa è risultata appesa ad un filo. Merita inoltre di essere ricordato il grande lavoro di mediazione svolto in tutta questa vicenda dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei ministri, Gianni Letta.

Va poi menzionato il meritorio impegno, anche finanziario, di una serie di imprenditori che hanno creduto nella scommessa del rilancio della compagnia aerea di bandiera; ed è altresì doveroso riconoscere il senso di responsabilità dimostrato, seppur in tempi diversi, dalle diverse organizzazioni sindacali rappresentative dei lavoratori di Alitalia. Non va poi dimenticato l'impegno del commissario straordinario Fantozzi e, da ultimo, permettetemi, avendo presieduto le Commissioni congiunte 8^a e 10^a, il fattivo contributo delle Commissioni parlamentari competenti, le quali hanno approfondito l'esame del provvedimento d'urgenza svolgendo un ciclo di audizioni informali che hanno consentito di acquisire il punto di vista dei diversi soggetti interessati.

Particolarmente significativa - è importante sottolinearlo - è stata, come si diceva, la determinazione del Governo ed, *in primis*, del Presidente del Consiglio, che già durante la campagna elettorale aveva preannunciato la possibilità di trovare soluzioni con l'indicazione di una cordata di imprenditori disposti a rilevare la compagnia aerea di bandiera.

Tale ipotesi si è poi effettivamente concretizzata quando alcuni imprenditori hanno deciso, nonostante la drammatica situazione finanziaria in cui versava Alitalia, di rischiare in un'impresa che avrebbe, nel caso di un felice esito, consentito di salvaguardare l'italianità della compagnia aerea pur non escludendo la partecipazione minoritaria, ma strategica, di altri partner internazionali che consentano di dare un ulteriore slancio di competitività alla futura compagnia.

In tale contesto, dopo l'approvazione da parte del Governo del decreto-legge in esame e della nomina del commissario straordinario Fantozzi, una delle fasi più delicate è stata senz'altro quella delle trattative tra la società CAI e le organizzazioni sindacali.

Fortunatamente, seppure con tempi diversi, tutti i rappresentanti dei lavoratori interessati hanno compreso l'importanza di firmare un accordo quadro e un contratto di lavoro che consentisse alla nuova compagnia aerea di decollare, scongiurando in tal modo il fallimento di Alitalia che avrebbe comportato il conseguente licenziamento dei circa 20.000 dipendenti, ma soprattutto evitando la dispersione di un patrimonio nazionale dal valore non solo economico ma anche affettivo per l'intero Paese e per l'intero sistema Italia.

Tale drammatica situazione, che abbiamo tutti vissuto all'interno delle Commissioni competenti ma anche e soprattutto all'interno delle realtà territoriali a Roma così come a Milano-Linate ed in altri aeroporti italiani, è stata fortunatamente scongiurata e, proprio grazie anche al decreto che stiamo esaminando, sarà garantito ai dipendenti in esubero, il cui numero è stato ridotto rispetto alle previsioni iniziali, un robusto sistema di ammortizzatori sociali che ne dovrebbe consentire il reimpiego in tempi rapidi, evitando così di disperdere quelle professionalità maturate all'interno dell'azienda nel corso degli anni.

Da ultimo, non può essere sottaciuta l'importanza che il recupero di Alitalia riveste non solo per i dipendenti della compagnia ma anche per tutti i lavoratori impiegati nell'indotto (qui più volte ricordato), con particolare riguardo, per la realtà laziale, allo scalo di Fiumicino. Tale soluzione riveste inoltre particolare importanza anche per l'indotto, per i lavoratori e gli operai dell'aeroporto di Milano-Linate e per l'intero sistema aeroportuale italiano.

La presenza sul mercato di una compagnia aerea italiana che, grazie ad una serie di future alleanze strategiche, potrà garantire importanti collegamenti su scala nazionale ed internazionale costituirà inoltre un ulteriore elemento nello sviluppo dell'intero comparto turistico che, com'è noto, costituisce uno dei settori trainanti e per questo strategici della nostra economia.

Una volta approvato il provvedimento di urgenza, comunque, il Parlamento, lo voglio sottolineare con particolare rilevanza visto il lavoro fatto dalle Commissioni congiunte, attraverso le Commissioni competenti dovrà continuare a monitorare sulla effettività delle tutele previste per i lavoratori in esubero, prestando particolare attenzione alla realtà dei lavoratori precari che, ove possibile, dovranno poter essere utilizzati dalla nuova società.

Altrettanta attenzione dovrà essere prestata dal Parlamento ai futuri sviluppi della compagnia aerea con particolare riguardo alla scelta del partner internazionale che, seppur non immediata, dovrà essere valutata attentamente per assicurare alla nuova compagnia un elevato grado di internazionalità che le consenta di essere fortemente competitiva sul mercato europeo e mondiale.

Tanti sono ancora gli scogli da superare, tanti ancora le incertezze e i dubbi che dovranno essere affrontati dal commissario Fantozzi, tanti i problemi che esistono soprattutto sul tema dell'occupazione, che riguarda l'indotto e la possibilità per tante aziende che lavoravano e lavorano nel comparto del sistema aeroportuale di guardare con maggiore tranquillità al loro futuro; penso ne vada di mezzo il nostro sistema di garanzie per un settore particolarmente delicato qual è quello degli aeroporti italiani. Ritengo si sia in grado di lavorare tutti insieme in Parlamento per fare in modo che l'Italia, anche attraverso la nuova compagnia CAI, abbia la possibilità di poter portare a testa alta nel mondo il nome del sistema Paese, che deve essere garantito e difeso insieme a tutti i lavoratori, soprattutto i precari, per i quali va sottolineata ancora una volta l'importanza di una adeguata collocazione. *(Applausi dal Gruppo PdL).*

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Cicolani.

CICOLANI, relatore. Signor Presidente, vorrei fare una brevissima replica per consentire il prosieguo dei lavori in Commissione e successivamente in Aula.

A mio avviso, nel corso del dibattito abbiamo ascoltato interventi di grande spessore da parte dei vari oratori che si sono succeduti e moltissime cose dette anche dai colleghi dell'opposizione sono condivisibili; desidero fare una riflessione soltanto per lasciare agli atti il senso di quello che stiamo facendo. Oggi non stiamo aprendo un *vulnus* nel comportamento del nostro Paese in relazione al mercato, all'aderenza della legge alle logiche del mercato e all'appartenenza alla Comunità europea. Noi abbiamo fatto una scelta politica credo condivisa, almeno stando all'intervento del senatore Morando, nel comune interesse del nostro Paese di portare a compimento il salvataggio e la vendita della compagnia di bandiera, l'Alitalia; non c'è dubbio infatti che questo provvedimento, pur essendo di carattere generale, è stato adottato in occasione di questo specifico evento.

Ebbene, non abbiamo avuto la possibilità, che ha avuto il Governo Prodi, di avere una società fortemente capitalizzata o ricapitalizzata proprio per lo scopo e quindi disporre di un tempo lungo, ragionevole per attuare delle procedure di vendita trasparenti in linea con le regole. Abbiamo dovuto fare un'altra operazione: avendo pochissimo tempo a disposizione, abbiamo dovuto esercitare una forzatura su tutte le regole di un corretto mercato, facendo la scelta politica di privilegiare l'esistenza in vita della compagnia sul rispetto di queste regole.

Credo che abbiamo fatto una buona scelta, evidentemente con l'accortezza di considerarla *una tantum*; credo che questa scelta verrà validata anche dalle relazioni comunitarie e per la verità nel corso dell'esame anche i relatori hanno presentato emendamenti, come quelli relativi alla sospensione delle competenze dell'Antitrust, tesi a limitare al 30 giugno dell'anno prossimo la possibilità di utilizzare questo strumento. È una delle cose importanti fatte in Commissione e dico di più: l'interesse che c'è stato nel salvare il buon esito di questa vicenda va anche letto (anche sotto questo profilo i relatori poco fa hanno presentato degli emendamenti) nell'ottica dell'ampia tutela che viene messa in atto per accompagnare l'uscita dal settore di una grande quantità di lavoratori; è vero che anche in questo caso si creano delle sperequazioni, ma anche sotto questo aspetto siamo davanti ad un evento straordinario e *una tantum* ed ha prevalso l'interesse nazionale a salvaguardare la compagnia.

In questo, infine, pesa anche la considerazione che se la compagnia fosse fallita - e qui mi aggancio anche alle dichiarazioni fatte dal senatore Ciarrapico - una regione, un'area del nostro Paese sarebbe stata fortissimamente penalizzata: tutta l'area romana, laziale, dove risiede circa l'80 per cento del personale che fa capo ad Alitalia, avrebbe ricevuto all'improvviso (come non si è mai verificato nel nostro Paese) un *default* che determina l'uscita dal lavoro di 15.000 persone. Tale situazione avrebbe creato problemi ambientali di natura straordinaria ed anche per questo il provvedimento al nostro esame era necessario; sappiamo tutti che costituisce una forzatura e certamente quanto da lei detto, presidente Bonino, è nelle corde anche di chi parla. Ma ripeto, nella consapevolezza di operare una scelta eccezionale e straordinaria che ha privilegiato altri aspetti sotto il profilo politico, sono convinto che dobbiamo procedere così come stiamo facendo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il relatore, senatore Paravia.

PARAVIA, *relatore*. Signor Presidente, rinuncio alla replica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Signor Presidente, anch'io rinuncio a replicare.

PRESIDENTE. Come già preannunciato dal presidente Schifani, sospendo la seduta per un'ora e mezza, al fine di consentire alla Commissione bilancio di esprimere il parere sugli ulteriori emendamenti presentati.

(La seduta, sospesa alle ore 17,20, è ripresa alle ore 18,50).

Presidenza del vice presidente NANIA

PRESIDENTE. Colleghi, la 5^a Commissione ha espresso il proprio parere sulla maggior parte degli ulteriori emendamenti presentati. Per consentirne un'adeguata valutazione da parte della Presidenza, sospendo la seduta per altri quindici minuti.

(La seduta, sospesa alle ore 18,50, è ripresa alle ore 19,10).

Riprendiamo i nostri lavori.

Comunico all'Assemblea che l'emendamento 3.0.100 è stato ritirato.

Invito la senatrice Segretario a dare lettura dei pareri espressi dalla 5^a e dalla 1^a Commissione permanente sul disegno di legge in esame e sugli emendamenti.

BONFRISCO, segretario. «La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo con i seguenti presupposti:

- che la disposizione di cui all'articolo 1, comma 13, concernente il passaggio di lavoratori alle dipendenze del soggetto cessionario, riguardi solo le imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali;
- che in relazione all'articolo 2, sulla base degli elementi forniti dal Governo, tenuto conto che il fondo occupazione è stato oggetto, con il decreto-legge n. 112, del 2008, convertito con legge n. 133, del 2008, di rifinanziamento per un importo pari a 700 milioni di euro, nonché tenuto conto delle disponibilità del fondo esubero del personale di volo, pur in mancanza di elementi di quantificazione sull'entità degli esuberi e i relativi oneri, risulti comunque chiarita l'idoneità degli stanziamenti previsti, sia con riferimento al 2008 che a decorrere dal 2009;
- che, in particolare, in ordine all'esercizio finanziario 2008, l'eventuale impatto finanziario risulti gestibile nell'ambito e nei limiti delle risorse dell'evidenza contabile di cui all'articolo 1-bis, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 249, del 2004, convertito con modificazioni dalla legge n. 291, del 2004;
- che l'erogazione dei benefici di cui all'articolo 2 avvenga nei limiti delle risorse finanziarie complessivamente preordinate nell'ambito dell'evidenza contabile richiamata;
- che in relazione all'articolo 3, comma 1, in materia di esclusione di responsabilità, non sussistono comportamenti in conseguenza dei quali si possa profilare un pregiudizio economico per lo Stato, secondo i chiarimenti forniti dal Governo, posto peraltro che i riflessi sulla finanza pubblica risultano comunque eventuali e di natura indiretta; che i benefici previsti dal comma 2 dell'articolo 3 si iscrivano nell'ambito del limite delle risorse del fondo di cui all'articolo 1, comma 343, della legge n. 266, del 2005.

Osserva, infine, che le modifiche apportate, ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge in conversione, al decreto-legge n. 347, del 2003, convertito con legge n. 39, del 2004, ineriscono a profili procedurali ai quali non si riconnettono effetti finanziari di natura diretta sulla finanza pubblica. In particolare, le previste modifiche all'*iter* procedurale non comportano minori introiti per il bilancio dello Stato rispetto alla procedura ordinariamente prevista dalla legislazione previgente; al riguardo, l'esigenza di tutelare il patrimonio aziendale effettivo nelle ipotesi di cessione, ai sensi dell'indicata procedura, risulta salvaguardata dalla previsione di cui all'articolo 1, comma 10, atteso che il prezzo di cessione dovrà essere determinato da una istituzione finanziaria indipendente e non potrà risultare inferiore al valore di mercato».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli emendamenti trasmessi dall'Assemblea, relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario, ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, sulle proposte 1.107, 3.102 e 1.43, relativamente alla copertura per l'anno 2011, e parere contrario sulle proposte 2.100, 2.3 e 2.4. Esprime infine un parere non ostativo su tutte le restanti proposte emendative».

«La Commissione programmazione economica, bilancio, esaminati gli ulteriori emendamenti trasmessi dall'Assemblea, relativi al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza,

parere non ostativo su tutti gli emendamenti, osservando che, in relazione alle proposte 1.203 e 1.204, le previste modifiche all'*iter* procedurale di cui all'articolo 1 non comportano minori introiti per il bilancio dello Stato rispetto alla procedura ordinariamente prevista dalla legislazione previgente; al riguardo, l'esigenza di tutelare il patrimonio aziendale effettivo nelle ipotesi di cessione, ai sensi dell'indicata procedura, risulta salvaguardata dalla previsione di cui all'articolo 1, comma 10, atteso che il prezzo di cessione dovrà essere determinato da un'istituzione finanziaria indipendente e non potrà risultare inferiore al valore di mercato.

Resta sospeso il parere sull'emendamento 2.300».

«La 1^a Commissione permanente, esaminati gli emendamenti riferiti al disegno di legge in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere non ostativo».

MORANDO (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORANDO (PD). Signor Presidente, forse ho inteso male: lei ha detto che l'emendamento 2.300, su cui è stato sospeso il parere, è stato ritirato?

PRESIDENTE. No, senatore Morando, è stato ritirato l'emendamento 3.0.100.

Passiamo all'esame degli ordini del giorno, già illustrati nel corso della discussione generale e sui quali invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunziarsi.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, sugli ordini del giorno G100 (testo 2), G101 e G102 (testo 2) il parere è favorevole.

Quanto all'ordine del giorno G103, esprimo parere contrario sul primo periodo del dispositivo e parere favorevole sul secondo. Pertanto, se i presentatori non modificheranno il primo periodo del dispositivo, il parere sull'ordine del giorno sarà contrario.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

PRESIDENTE. Essendo stati accolti dal Governo, gli ordini del giorno G100 (testo 2), G101 e G102 (testo 2) non verranno posti ai voti.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno G103, invito la senatrice Armato ad esprimersi sulla proposta avanzata dal relatore.

ARMATO (PD). Signor Presidente, siamo disposti ad accettare la proposta avanzata dal relatore, eliminando il primo periodo del dispositivo dell'ordine del giorno G103, ripresentandolo in un testo modificato.

CICOLANI, *relatore*. In sostanza, senatrice Armato, verrebbe accolto soltanto il secondo periodo del dispositivo ovvero: «impegna il Governo a disporre tutti i provvedimenti necessari per rilanciare il Polo aeronautico campano messo in crisi della recente vicenda di Alitalia».

ARMATO (PD). Senatore Cicolani, ma così manca il riferimento ad Atitech.

CICOLANI, *relatore*. Potremmo anche mantenere il riferimento ad Atitech, ma non possiamo accettare che Atitech venga trattata diversamente quanto alle misure di protezione poste in essere nei confronti dei suoi lavoratori che, peraltro, già sono maggiori rispetto a quelle di altri lavoratori del complesso Alitalia. Non rimarrebbe nel testo un riferimento specifico ad Atitech. Non possiamo accettare infatti che si impegni il Governo «a promuovere una forte iniziativa volta ad includere l'Atitech nel perimetro industriale della nuova compagnia di bandiera in via di formazione e a garantire il mantenimento in servizio di tutti lavoratori da questa impiegati». Questo compito spetta al commissario straordinario. È proprio questa la parte del dispositivo che non è accoglibile.

ARMATO (PD). Signor Presidente, chiedo che l'ordine del giorno G103 sia accantonato, allo scopo di verificare se è possibile pervenire a una formulazione che meglio ne rispetti lo spirito.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno G103 è pertanto accantonato.

Passiamo all'esame dell'articolo 1 del disegno di legge.

Avverto che gli emendamenti si intendono riferiti agli articoli del decreto-legge da convertire.

Procediamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 1 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, diversi sono gli emendamenti che abbiamo presentato all'articolo 1 del decreto-legge.

Mi preme richiamare l'attenzione soprattutto sull'emendamento 1.8, con il quale si propone di definire e restringere l'ambito di applicazione del decreto-legge in fase di conversione, consapevoli che, per le situazioni di crisi aperte nel Paese, che riguardano, appunto, il settore dei trasporti e le infrastrutture, probabilmente le misure previste dal decreto nell'attuale formulazione si mostrerebbero inapplicabili rispetto alle situazioni da affrontare.

L'intenzione ribadita in Commissione di voler mantenere invariato il testo, a nostro avviso, è comprensibile, dal momento che, parallelamente all'approvazione di questo decreto, il Governo sta lavorando ad un disegno di legge delega con il quale probabilmente restringerà il campo d'applicazione del decreto. In fase di votazione di questo emendamento anticipo all'Aula che chiederemo il voto elettronico perché ci sembra affronti un punto essenziale rispetto al quale una maggiore elasticità e comprensione da parte della maggioranza avrebbe portato ad un perfezionamento del provvedimento.

Abbiamo presentato anche altri emendamenti significativi, in particolare sulle modifiche che intervengono sul codice del diritto fallimentare, attraverso le quali (ma già con il decreto di riconoscimento e approvazione del regime di amministrazione straordinaria) si interferisce nel rapporto ordinario tra il giudice e il commissario straordinario.

Ci è sembrato uno degli elementi su cui si gioca questo decreto, in termini fortemente discrezionali e arbitrari, dato che, di fatto, si modificano in maniera significativa le regole ordinarie del gioco.

Altri elementi rilevanti riguardano soprattutto l'individuazione di soggetti chiamati a certificare la congruità del prezzo di vendita degli asset. Si tratta di un punto centrale e ci sembra che, anche in questo caso, l'emendamento 1.23, da noi presentato, sia importante. Abbiamo stigmatizzato significativamente nel dibattito come l'aver individuato un istituto finanziario nella certificazione di congruità degli asset, di fatto, si presta a possibili significative interferenze. Secondo noi sarebbe stato necessario mantenere, al posto dell'istituzione finanziaria, un elemento di perizia giurata con la CTU del tribunale.

L'emendamento 1.27 interviene sulla parte più significativa, dove si prevede la deroga dalla normativa di tutela della concorrenza nel mercato e dove, di fatto, si sospende il potere d'intervento dell'Antitrust rispetto a possibili situazioni di monopolio che si possano determinare. Segnalo questo aspetto, e lo sottolineo come è stato fatto in più di un intervento in Commissione ma anche in Aula, perché, di fatto, si modifica una disciplina fondante, in qualche modo, delle regole essenziali di mercato. Il provvedimento in esame prevede tempi di sospensione dell'autorità davvero inaccettabili. Mi limito a questi punti essenziali su cui richiameremo anche un maggior senso di attenzione da parte della maggioranza.

BUBBICO (PD). Signor Presidente, colleghi, gli emendamenti presentati mirano a determinare condizioni di maggiore certezza e di maggiore coerenza con l'impianto proposto dal Governo rispetto alla previgente norma Marzano.

In questo senso l'emendamento 1.9 ripone in capo al Ministro dello sviluppo economico la titolarità della procedura. L'emendamento 1.17 richiama una norma che dovrebbe essere assunta in via ordinaria perché una assegnazione di asset così importanti non può che avvenire con procedure di evidenza pubblica e, anche quando ricorrano ragioni di urgenza, il ricorso alla trattativa privata può essere sviluppato con evidenza pubblica tanto da mettere tutti i soggetti interessati nella condizione di presentare delle offerte.

D'altra parte, a proposito della stessa vicenda di cui ci occupiamo, vorrei evidenziare come il commissario straordinario Fantozzi, successivamente alla conclusione non efficace della trattativa con CAI, abbia adito una evidenza pubblica che sicuramente sarebbe stato più utile sviluppare nella fase precedente, in quella originaria.

Allo stesso modo, con l'emendamento 1.25 si interviene sulle modalità per la definizione del prezzo di cessione che non può essere affidato indipendentemente dai giudizi di incompatibilità - che pure sono stati sottolineati durante le audizioni in Commissione - e non può essere assunto in maniera indeterminata, ma si ritiene da parte nostra molto più utile, a tutela dei rilevanti interessi pubblici

in gioco, ancorare il procedimento valutativo all'esatta ponderazione della natura dei beni oggetto di cessione e in relazione al migliore utilizzo potenziale che gli stessi beni possono garantire.

Con l'emendamento 1.29 si propone di ancorare lo sviluppo del procedimento ad una precisa e specifica autorizzazione.

Con l'emendamento 1.40 si propone di rendere più esplicito il senso di quel dispositivo definendo le caratteristiche delle aziende e la qualificazione rispetto alla certezza che vengano assicurati i requisiti operativi propri dell'attività di riferimento, a tutela delle deroghe introdotte dal decreto legislativo al fine di preservare nelle migliori condizioni possibili il valore dell'azienda per la quale si opera la cessione e/o il trasferimento.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, abbiamo presentato diversi emendamenti, ma vorrei richiamarmi principalmente alle proposte emendative 1.15, 1.30, 1.32 e 1.34 che mi sembrano i più rilevanti. Tali emendamenti vanno a incidere sul provvedimento laddove prevede situazioni di monopolio in deroga alla normativa *antitrust*. Già in Commissione l'Italia dei Valori ha denunciato la pericolosità nel legittimare una situazione di questo tipo; pertanto l'emendamento è finalizzato ad evitare che si deroghi alla normativa sulla concentrazione delle imprese.

L'altro emendamento, sostanzialmente analogo a quello che il collega Bubbico ha già illustrato, riguarda l'opportunità di autorizzare il commissario alla cessione delle attività, non mediante trattativa privata, ma attraverso procedure a evidenza pubblica. È chiaro che la procedura ad evidenza pubblica garantisce maggior trasparenza e, in un settore come quello del trasporto aereo, che è un servizio pubblico essenziale, come tutti lo abbiamo definito e come è da ritenersi, credo che una trattativa privata possa essere meno indicata di una procedura ad evidenza pubblica. Insistiamo dunque per l'approvazione di questi emendamenti.

MASCITELLI (*IdV*). Con l'emendamento 1.101 abbiamo inteso garantire all'interno del decreto-legge n. 134 maggiore trasparenza e maggiore identificazione di regole chiare per quanto riguarda la scelta, di cui al comma 10, capoverso 4-*quater*, dell'istituto finanziario che dovrà procedere al passaggio estremamente importante e delicato della determinazione delle perizie. Abbiamo voluto indicare un criterio aggiuntivo che consiste nello stabilire che questo istituto finanziario - come è nella logica delle cose ma non in quella dei fatti - non possa avere partecipazioni societarie con il soggetto acquirente o con una sua compagine azionaria.

Abbiamo visto da più parti, sia in Commissione che in Aula, che il decreto-legge n. 134, da noi definito *ad hoc*, pecca di alcune debolezze per quanto concerne i criteri della trasparenza e la presenza di regole chiare e certe e quindi l'emendamento va in questa direzione.

CARLINO (*IdV*). Signor Presidente, illustro gli emendamenti 1.105 e 1.107. Riteniamo che il decreto-legge sia in chiara violazione delle norme *antitrust* e di quelle europee. Infatti, il commissario straordinario può individuare l'acquirente a trattativa privata - già altri l'hanno ripetuto - e l'articolo 1 consente inoltre di autorizzare operazioni di concentrazione. Vengono pesantemente derogate le norme sulla trasparenza e sulla libera concorrenza dei mercati e si autorizzano espressamente per legge tre anni di situazione di monopolio.

Affinché sia garantito il rispetto della normativa europea noi dell'Italia dei Valori abbiamo presentato questi due emendamenti volti a far sì che la norma dettata dall'articolo avvenga nel pieno rispetto della disciplina dell'Unione europea in materia di cessione di rami d'azienda, in particolare relativamente al mantenimento dei diritti dei lavoratori in caso di trasferimento di imprese, di stabilimenti o di parte di stabilimenti.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.1 e 1.2 e ritiro l'emendamento 1.6, delle Commissioni riunite, perché incompatibile con alcuni emendamenti presentati dal Governo che risultano nel complesso meglio formulati. Esprimo altresì parere favorevole sull'emendamento 1.16.

Esprimo invece parere contrario sugli emendamenti 1.7, 1.8, 1.9, 1.100, 1.12, 1.13, 1.14, 1.15, 1.18, 1.17, 1.19, 1.20, 1.23, 1.101, 1.25, 1.26, 1.27, 1.28, 1.29, 1.102, 1.103, 1.30, 1.32, 1.33, 1.104, 1.34, 1.35, 1.36, 1.40, 1.105, 1.106, 1.107 e 1.43.

Il mio parere è favorevole sugli emendamenti 1.37, 1.39, 1.42 e 1.108.

Invito poi il Governo a ritirare l'emendamento 1.200 in quanto tratta la stessa materia dell'emendamento 1.1 delle Commissioni riunite, nonché l'emendamento 1.201 in quanto assorbito dall'emendamento 1.202.

Esprimo parere favorevole sugli emendamenti 1.202, 1.203, 1.300 1.204, 1.205, 1.206, 1.207 e 1.0.200. Infine, il mio parere è contrario sugli emendamenti 1.204/1 e 1.205/1.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Esprimo parere conforme a quello del relatore e ritiro gli emendamenti 1.200 e 1.201.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.1, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Ricordo che gli emendamenti 1.200 e 1.201 sono stati ritirati.

Metto ai voti l'emendamento 1.202, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 1.6 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.7.

GIAMBRONE (IdV). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.7, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	277
Senatori votanti	276
Maggioranza	139
Favorevoli	121
Contrari	152
Astenuti	3

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.8.

LEGNINI (PD). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.8, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
Senatori votanti	275
Maggioranza	138
Favorevoli	124
Contrari	151

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.9.

LEGNINI (PD). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.9, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
-------------------	-----

Senatori votanti	274
Maggioranza	138
Favorevoli	123
Contrari	151

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.100.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore D'Alia, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.100, presentato dal senatore D'Alia.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
Senatori votanti	273
Maggioranza	137
Favorevoli	122
Contrari	151

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.12, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.13, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.203, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.300.

LEGNINI (PD). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.300, presentato dal Governo.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
Senatori votanti	275
Maggioranza	138
Favorevoli	151
Contrari	124

Il Senato approva.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.14.

GIAMBRONE (IdV). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.14, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	272
Senatori votanti	271
Maggioranza	136
Favorevoli	123

Contrari	148
----------	-----

Il Senato non approva.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.15.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.15, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	271
Senatori votanti	270
Maggioranza	136
Favorevoli	123
Contrari	147

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.16, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.204/1, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.204, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo alla votazione della prima parte dell'emendamento 1.18.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della prima parte dell'emendamento 1.18, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori, fino alle parole «*con le seguenti*».

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
Senatori votanti	275
Maggioranza	138
Favorevoli	124
Contrari	151

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Risultano pertanto preclusi la restante parte dell'emendamento 1.18 e gli emendamenti 1.17 e 1.19.

Metto ai voti l'emendamento 1.20, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Non è approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.23.

LEGNINI (PD). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.23, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	270
Senatori votanti	269
Maggioranza	135
Favorevoli	119
Contrari	149

Astenuti	1
----------	---

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.101.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.101, presentato dal senatore Mascitelli e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	272
Senatori votanti	269
Maggioranza	135
Favorevoli	119
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.25.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.25, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	272
Senatori votanti	269
Maggioranza	135
Favorevoli	119
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.26.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.26, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	274
Senatori votanti	272
Maggioranza	137
Favorevoli	122
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.27.

LEGNINI (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.27, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	276
Senatori votanti	274
Maggioranza	138
Favorevoli	122
Contrari	152

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.28.

LEGNINI *(PD)*. Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.28, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	274
Senatori votanti	271
Maggioranza	136
Favorevoli	121
Contrari	150

Il Senato non approva. *(v. Allegato B).*

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.29, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti il subemendamento 1.205/1, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Non è approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.205, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.102.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.102, presentato dal senatore Mascitelli e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	274
Senatori votanti	272
Maggioranza	137
Favorevoli	122
Contrari	150

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.103.

D'ALIA (*UDC-SVP-Aut*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore D'Alia, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.103, presentato dal senatore D'Alia.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	274
Senatori votanti	273
Maggioranza	137
Favorevoli	123
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.30.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.30, presentato dal senatore De Toni e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	270
Senatori votanti	269
Maggioranza	135
Favorevoli	120
Contrari	148
Astenuti	1

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.32.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.
(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.32, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

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

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	273
Senatori votanti	271
Maggioranza	136
Favorevoli	120
Contrari	151

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.33.

LEGNINI (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.
(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.33, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

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

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	273
Senatori votanti	272
Maggioranza	137
Favorevoli	122
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione della prima parte dell'emendamento 1.104.

D'ALIA (UDC-SVP-Aut). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore D'Alia, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, della prima parte dell'emendamento 1.104, presentato dal senatore D'Alia, fino alle parole «non superiore a».

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	275
Senatori votanti	274
Maggioranza	138
Favorevoli	123
Contrari	151

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Risultano pertanto preclusi la seconda parte dell'emendamento 1.104 e gli emendamenti 1.34, 1.35 e 1.36.

Metto ai voti l'emendamento 1.37, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

CICOLANI, relatore. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, mi sono accorto che l'emendamento 1.39 è identico nella sostanza all'emendamento 1.207, presentato dal Governo. Poiché preferisco la formulazione dell'emendamento 1.207, ritiro l'emendamento 1.39.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 1.206, presentato dal Governo.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.207, presentato dal Governo, per la parte non assorbita dall'approvazione dell'emendamento 1.206.

È approvato.

Ricordo che l'emendamento 1.39 è stato ritirato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.40.

LEGNINI (*PD*).Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.40, presentato dal senatore Bubbico e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	273
Senatori votanti	272
Maggioranza	137
Favorevoli	123
Contrari	149

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.105.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.105, presentato dalla senatrice Carlino e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	269
Senatori votanti	268
Maggioranza	135
Favorevoli	118
Contrari	150

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 1.106.

GIAMBRONE (*IdV*).Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 1.106, presentato dal senatore Mascitelli e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	268
Senatori votanti	267
Maggioranza	134
Favorevoli	115
Contrari	152

Il Senato non approva. (v. Allegato B).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.107 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 1.42, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Stante il parere contrario espresso dalla 5^a Commissione ai sensi dell'articolo 81 della Costituzione, l'emendamento 1.43 è improcedibile.

Metto ai voti l'emendamento 1.108, presentato dai relatori.

È approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.0.200, presentato dal Governo.

È approvato.

Passiamo all'esame degli emendamenti riferiti all'articolo 2 del decreto-legge, che invito i presentatori ad illustrare.

CARLINO (IdV). Signor Presidente, l'emendamento 2.100 riguarda i lavoratori Alitalia. Dopo tanto discutere non è ancora noto quanti saranno gli esuberi e, comunque, dovremo aggiungere a questi il personale precario e tutti i lavoratori esternalizzati, quindi l'indotto in generale.

All'articolo 2 il Governo dispone che siano concessi i benefici contributivi previsti dalla legge n. 223 del 1991 nel caso di assunzione o trasferimento di lavoratori in cassa integrazione straordinaria o in mobilità dipendenti da imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, ma non provvede a fornire alcuna quantificazione dell'onere atteso. Come specificato dal Servizio di bilancio del Senato, in relazione alla norma di copertura finanziaria indicata dal Governo, andrebbero comunque forniti elementi di quantificazione, perlomeno in ordine all'ammontare dell'onere per unità di personale.

Per quel che riguarda i lavoratori precari, noi dell'Italia dei Valori abbiamo presentato l'emendamento 2.100 volto specificamente a tutelare quei lavoratori precari che da almeno tre anni, anche non continuativi, prestano servizio presso Alitalia, estendendo loro i trattamenti di cassa integrazione e di mobilità previsti per gli altri lavoratori per un periodo massimo di due anni. Ovviamente, questo intervento comporterà un onere per l'erario che si provvede a coprire ricorrendo alle stesse modalità di copertura finanziaria individuate dal decreto-legge, aumentandone tuttavia l'entità.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, gli emendamenti 2.3 e 2.4 riguardano sostanzialmente un argomento analogo a quello che è stato svolto da chi mi ha preceduto, cioè il personale che non è inquadrato alle dirette dipendenze negli organici dell'Alitalia, ma che di fatto in questi anni ha lavorato per tale compagnia. Si chiede una modifica dell'articolato del decreto-legge in modo da poter prevedere risorse adeguate a fornire ammortizzatori sociali anche per questo personale. In merito all'emendamento 2.3 era anche stata espressa una disponibilità da parte dei relatori ad una sua trasformazione in ordine del giorno. Quindi, qualora venisse confermata tale disponibilità, esprimiamo in anticipo la nostra condivisione.

Sui lavori del Senato

PRESIDENTE. Vorrei comunicare agli onorevoli colleghi che, per un'improvvisa indisposizione del Ministro dell'ambiente, alle interrogazioni a risposta immediata relative alle materie di sua competenza risponderà, domani pomeriggio, il Ministro per i rapporti con il Parlamento.

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999 (ore 20,04)

CIARRAPICO (PdL). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIARRAPICO (*PdL*). Signor Presidente, colgo l'occasione per evidenziare che a Fiumicino ed in altri aeroporti a partecipazione pubblica si sta assumendo nuovo personale. Così si verifica l'assurdo che la società di gestione degli aeroporti di Roma mette in esubero personale di terra, perché precario o perché in esubero, e, allo stesso tempo, assume nuovo personale. Questo si sta verificando anche a Verona e a Bergamo. È letteralmente incredibile: *lobby* clientelari locali di gestione aeroportuale mantengono in esubero personale già esistente, anche se precario da anni.

Chiedo che i relatori, per quanto possibile, tengano conto di questa situazione.

PRESIDENTE. I restanti emendamenti si intendono illustrati.

Invito il relatore ed il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli emendamenti in esame.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, esprimo parere favorevole all'emendamento 2.1 e contrario agli emendamenti 2.100 e 2.2.

Invito poi i presentatori a trasformare in ordine del giorno l'emendamento 2.3 ed esprimo parere contrario all'emendamento 2.4.

Propongo, infine, di accantonare l'emendamento 2.300 e il relativo subemendamento.

MARTINAT, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Esprimo parere conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 2.1, presentato dalle Commissioni riunite.

È approvato.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.100.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.100, presentato dalla senatrice Carlino e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	266
Senatori votanti	265
Maggioranza	133
Favorevoli	115
Contrari	149
Astenuti	1

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.2.

GIAMBRONE (*IdV*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Giambrone, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.

(*La richiesta risulta appoggiata*).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.2, presentato dalla senatrice Bugnano e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.

(*Segue la votazione*).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	269
Senatori votanti	268
Maggioranza	135
Favorevoli	116
Contrari	152

Il Senato non approva. (*v. Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

PRESIDENTE. Sull'emendamento 2.3 c'è un invito del relatore a trasformarlo in ordine del giorno. Senatore Filippi, accoglie tale invito?

FILIPPI Marco (*PD*). Sì, signor Presidente, ritiro l'emendamento e do lettura del dispositivo dell'ordine del giorno G2.3 con il quale si «impegna il Governo a garantire al 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, il godimento dei trattamenti di cassa integrazione straordinari e di mobilità; a prevedere le idonee risorse finanziarie al fine di supportare adeguate iniziative di tutela sociale e reinserimento all'interno del comparto aereo anche dei lavoratori a tempo determinato».

PRESIDENTE. Invito il relatore a pronunciarsi sull'ordine del giorno.

CICOLANI, *relatore*. Signor Presidente, chiedo che l'ordine del giorno venga accantonato per consentirne una più approfondita valutazione.

PRESIDENTE. Rinviemo, dunque, l'esame dell'ordine del giorno G2.3 a domani mattina.

Passiamo alla votazione dell'emendamento 2.4.

LEGNINI (*PD*). Chiediamo la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico.

PRESIDENTE. Invito il senatore Segretario a verificare se la richiesta di votazione con scrutinio simultaneo, avanzata dal senatore Legnini, risulta appoggiata dal prescritto numero di senatori, mediante procedimento elettronico.
(La richiesta risulta appoggiata).

Votazione nominale con scrutinio simultaneo

PRESIDENTE. Indico pertanto la votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico, dell'emendamento 2.4, presentato dal senatore Filippi Marco e da altri senatori.

Dichiaro aperta la votazione.
(Segue la votazione).

Proclamo il risultato della votazione nominale con scrutinio simultaneo, mediante procedimento elettronico:

Senatori presenti	268
Senatori votanti	266
Maggioranza	134
Favorevoli	115
Contrari	151

Il Senato non approva. (v. *Allegato B*).

Ripresa della discussione del disegno di legge n. 999

FILIPPI Marco (PD). Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, vorrei soltanto una precisazione: l'ordine del giorno da me presentato quando verrà esaminato?

PRESIDENTE. Il suo ordine del giorno è stato accantonato e verrà esaminato nella seduta di domani mattina, come pure l'emendamento 2.300.

A questo punto, apprezzate le circostanze, rinvio il seguito della discussione del disegno in titolo ad altra seduta.

Omissis

La seduta è tolta (ore 20,15).

Allegato A

DISEGNO DI LEGGE

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

ORDINI DEL GIORNO

G100 (testo 2)

LE COMMISSIONI RIUNITE

Non posto in votazione (*)

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.

(*) Accolto dal Governo

G101

MURA, STIFFONI, CAGNIN, MONTI, RIZZI (*)

Non posto in votazione (**)

Il Senato,

premessi che,

in data 30 marzo 2008, Alitalia ha posto in atto la decisione di non continuare a svolgere il ruolo di *hub carrier* sull'aeroporto di Malpensa, concentrando sull'aeroporto di Fiumicino la quasi totalità dei propri voli intercontinentali;

tale decisione ha determinato un crollo del traffico passeggeri su Malpensa, pari a circa il trenta per cento del totale, non compensato dall'aumento dell'undici per cento dei passeggeri in transito sull'aeroporto di Fiumicino;

tutto ciò ha significato una perdita netta di milioni di passeggeri, su base annua, i quali hanno preferito servirsi di altri aeroporti europei, con un conseguente danno per il Paese in termini di diminuzione in termini di PIL e di imposte, quantificabile in oltre un miliardo di euro;

a seguito di tale unilaterale decisione, la SEA, insieme alla sua controllata SEA *handling*, ha convenuto in giudizio Alitalia, presso il tribunale di Busto Arsizio, chiedendo un risarcimento pari a 1.250 milioni di euro per danno emergente e lucro cessante;

detto contenzioso è ancora in essere e può costituire un ulteriore aggravio per il bilancio di Alitalia;

la scelta di Alitalia, da un lato ha penalizzato fortemente tutto il territorio dell'Italia del Nord, che si è trovata e si trova, tuttora, in parte privata della possibilità di efficaci collegamenti internazionali, dato questo ancor più dannoso oggi, atteso che Milano è stata scelta come sede di Expo 2015, con l'attesa di decine di milioni di visitatori, che giungeranno da ogni parte del mondo;

il dubbio, espresso peraltro da molti osservatori, che questa scelta fosse stata dettata da ragioni diverse da quelle relative ad una efficace politica aziendale, è risultato suffragato dal fatto che tale decisione non ha risollevato Alitalia dallo stato di crisi in cui versa, atteso che la compagnia ha presentato comunque, in data 29 agosto 2008, ricorso per la dichiarazione dello stato di insolvenza presso il tribunale di Roma;

il piano industriale presentato dalla CAI SpA prevede il ritorno a Malpensa di 14 collegamenti intercontinentali su di un totale di 18, dimostrando patentemente che i voli devono essere organizzati là dove si verifica la domanda;

in ogni caso, quale che sia la definizione della procedura relativa ad Alitalia, è necessario, al fine di non provocare ulteriori danni al Paese, consentire all'aeroporto di Malpensa di operare nel migliore dei modi al servizio della comunità, anche al fine di salvaguardare migliaia di posti di lavoro, atteso che i lavoratori di Malpensa hanno pari dignità rispetto a quelli di Alitalia;

il fine suddetto si concretizza solo dando la possibilità ad altre compagnie nazionali ed internazionali di effettuare collegamenti con Paesi esteri;

rilevato che:

sono decine i vettori che hanno manifestato interesse ad effettuare nuovi collegamenti con Malpensa o ad incrementare la frequenza di quelli già esistenti;

in base alle norme internazionali vigenti, ciò è realizzabile unicamente attraverso la stipula di nuovi accordi bilaterali tra Governi,

impegna il Governo:

ad attivarsi sollecitamente al fine di concludere nuovi accordi bilaterali con i Paesi delle compagnie interessate, al fine di giungere, nel tempo più breve possibile, ad una situazione di piena operatività dell'aeroporto di Malpensa.

(*) Firma aggiunta in corso di seduta

(**) Accolto dal Governo

G102 (testo 2)

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

Non posto in votazione (*)

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 limitare le restrizioni alla libera concorrenza allo stretto necessario per lo *start-up* della nuova compagnia, al fine di tutelare i diritti dei cittadini consumatori;

a garantire che la ricerca del partner internazionale da parte di CAI avvenga secondo logiche di mercato e di profittabilità al fine di consentire il miglior sviluppo possibile del trasporto aereo italiano;

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

(*) Accolto dal Governo

G103

ARMATO, BUBBICO, FILIPPI MARCO, ANDRIA, CARLONI, CHIAROMONTE, DE LUCA, FOLLINI, INCOSTANTE, MUSI, SIRCANA, VILLARI

Accantonato

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,

Atitech è una società di rilievo internazionale, con sede a Napoli Capodichino, specializzata nella manutenzione di aeromobili quali MD 80, DC-9, B-737, A-320 e ERJ 145 e 170, non solo di proprietà di Alitalia ma anche di altre compagnie nazionali ed estere;

la suddetta società, nata nel 1994 a seguito della fusione di ATI con Alitalia, impiega attualmente 750 lavoratori, fra cui operai specializzati in elettronica e meccanica, operai strutturalisti addetti ad interventi sulle cellule degli aerei e tecnici addetti all'addestramento, che nel loro insieme formano una struttura con professionalità in grado di garantire la piena efficienza dei velivoli sui quali intervengono;

Atitech ha raggiunto un livello di professionalità e capacità di intervento riconosciute a livello internazionale tale da consentirle non solo di offrire servizi di manutenzione globale, ma anche di pianificazione della gestione tecnica della flotta e di soddisfare le varie esigenze delle compagnie aeree;

L'Atitech, insieme ad altre imprese operanti nell'indotto del settore del trasporto aereo, fa parte del Polo aeronautico campano, che rappresenta uno dei distretti industriali di maggior prestigio della Campania e del Mezzogiorno;

considerato che l'aggravarsi della crisi Alitalia rischia di determinare un danno irreparabile per tutto il settore del trasporto aereo italiano, con conseguenze drammatiche anche per società altamente specializzate come Atitech e per i lavoratori da questa impiegati;

nel mercato europeo ed extracomunitario vi sono pochi poli manutentivi con un livello qualitativo paragonabile a quello offerto dal Polo aeronautico campano, assolutamente competitivo e idoneo ad attrarre commesse da tutti i paesi, soprattutto del Mediterraneo;

impegna il Governo:

a promuovere una forte iniziativa volta ad includere l'Atitech nel perimetro industriale della nuova compagnia di bandiera in via di formazione e a garantire il mantenimento in servizio di tutti i lavoratori da questa impiegati;

a disporre tutti i provvedimenti necessari per rilanciare il Polo aeronautico campano, messo in crisi dalla recente vicenda di Alitalia.

ARTICOLO 1 DEL DISEGNO DI LEGGE DI CONVERSIONE

Art. 1.

1. È convertito in legge il decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi.

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

ARTICOLO 1 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 1.

1. All'articolo 1 del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347, convertito, con modificazioni, dalla legge 18 febbraio 2004, n. 39, di seguito denominato: «decreto-legge n. 347», dopo le parole: «di cui all'articolo 27, comma 2,» sono inserite le seguenti: «lettera a), ovvero».

2. All'articolo 2, comma 1, del decreto-legge n. 347, le parole: «la ristrutturazione economica e finanziaria di cui all'articolo 1» sono sostituite dalle seguenti: «la ristrutturazione economica e

finanziaria di cui all'articolo 27, comma 2, lettera b), del decreto legislativo n. 270, ovvero tramite la cessione dei complessi aziendali di cui al comma 2, lettera a), del medesimo articolo 27».

3. All'articolo 2, comma 2, del decreto-legge n. 347, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per le società operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali, l'ammissione immediata alla procedura di amministrazione straordinaria, la nomina del commissario straordinario e la determinazione del relativo compenso, ivi incluse le altre condizioni dell'incarico anche in deroga alla vigente normativa in materia, sono disposte con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri o del Ministro dello sviluppo economico, con le modalità di cui all'articolo 38 del decreto legislativo n. 270, in quanto compatibili, e in conformità ai criteri fissati dal medesimo decreto. Tale decreto può prescrivere il compimento di atti necessari al conseguimento delle finalità della procedura.».

4. All'articolo 3, comma 1-bis, del decreto-legge n. 347, le parole: «di ristrutturazione» sono soppresse.

5. All'articolo 3, comma 3, del decreto-legge n. 347, è aggiunto, in fine, il seguente periodo: «Per "imprese del gruppo" si intendono anche le imprese partecipate che intrattengono, in via sostanzialmente esclusiva, rapporti contrattuali con l'impresa sottoposta alle procedure previste dal presente decreto, per la fornitura di servizi necessari allo svolgimento dell'attività.».

6. Nella rubrica dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347, le parole: «di ristrutturazione» sono sostituite dalle seguenti: «del commissario straordinario».

7. All'articolo 4, comma 2, del decreto-legge n. 347, dopo le parole: «di cui all'articolo 27, comma 2,» sono inserite le seguenti: «lettera a), ovvero».

8. Il comma 4 dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347 è sostituito dal seguente:

«4. Qualora non sia possibile adottare, oppure il Ministro non autorizzi il programma di cui all'articolo 27, comma 2, lettera a), né quello di cui alla lettera b), del decreto legislativo n. 270, il tribunale, sentito il commissario straordinario, dispone la conversione della procedura di amministrazione straordinaria in fallimento, ferma restando la disciplina dell'articolo 70 del decreto legislativo n. 270.».

9. Al comma 4-bis dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347, le parole: «è presentato» sono sostituite dalle seguenti: «può anche essere presentato».

10. Dopo il comma 4-ter dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347, sono aggiunti i seguenti:

«4-quater. Fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza per ogni operazione disciplinata dal presente decreto, in deroga al disposto dell'articolo 62 del decreto legislativo n. 270, e con riferimento alle società di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, il commissario straordinario individua l'acquirente, a trattativa privata, tra i soggetti che garantiscono la continuità nel medio periodo del relativo servizio, la rapidità dell'intervento e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale, nonché dai Trattati sottoscritti dall'Italia. Il prezzo di cessione non è inferiore a quello di mercato come risultante da perizia effettuata da primaria istituzione finanziaria con funzione di esperto indipendente, individuata con decreto del Ministro dello sviluppo economico. Si applicano i commi dal quarto all'ottavo dell'articolo 105 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267.

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 2 del presente articolo, ovvero nel provvedimento di autorizzazione di cui al comma 1 dell'articolo 5, rispondono a preminenti interessi generali e sono escluse dalla necessità dell'autorizzazione di cui alla legge 10 ottobre 1990, n. 287, fermo quanto previsto dagli articoli 2 e 3 della stessa legge. Le parti sono, comunque, tenute a notificare preventivamente le suddette operazioni all'Autorità garante della concorrenza e del mercato unitamente alla proposta di misure comportamentali idonee a prevenire il rischio di imposizione di prezzi o altre condizioni contrattuali ingiustificatamente gravose per i consumatori in conseguenza dell'operazione. L'Autorità, con propria deliberazione adottata entro trenta giorni dalla comunicazione dell'operazione, prescrive le suddette misure con le modificazioni e integrazioni ritenute necessarie; definisce altresì il termine, comunque non inferiore a tre anni, entro il quale le posizioni di monopolio eventualmente determinatesi devono cessare. In caso di inottemperanza si applicano le sanzioni di cui all'articolo 19 della citata legge n. 287 del 1990.

4-sexies. L'ammissione delle società di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, alla procedura di amministrazione di cui al presente decreto e lo stato economico e finanziario di tali società non comportano, per un periodo di sei mesi, dalla data di entrata in vigore del presente decreto, il venir meno dei requisiti per il mantenimento, in capo alle stesse, delle eventuali autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli per l'esercizio e la conduzione delle relative attività svolte alla data di sottoposizione delle stesse alle procedure previste dal presente decreto. In caso di cessione di aziende e rami di aziende ai sensi del presente decreto, le autorizzazioni, certificazioni, licenze, concessioni o altri atti o titoli sono trasferiti all'acquirente.

4-septies. Per le procedure il cui programma risulti già prorogato ai sensi del comma 4-ter e che, in ragione della loro particolare complessità, non possano essere definite entro il termine indicato al suddetto comma, il Ministro dello sviluppo economico può disporre con le medesime modalità un'ulteriore proroga del termine di esecuzione del programma per un massimo di 12 mesi.».

11. All'articolo 5, comma 1, del decreto-legge n. 347, dopo la parola: «ristrutturazione» sono inserite le seguenti: «o alla salvaguardia del valore economico e produttivo totale o parziale».

12. All'articolo 5, comma 1, del decreto-legge n. 347, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: «Per motivi di urgenza le medesime operazioni possono essere autorizzate anche prima della dichiarazione dello stato di insolvenza. Gli atti del Commissario straordinario restano devoluti alla cognizione del giudice di cui all'articolo 13 del decreto legislativo n. 270 del 1999.».

13. All'articolo 5 del decreto-legge n. 347, dopo il comma 2-bis, sono aggiunti i seguenti:

«2-ter. Nel caso di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria di imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, e ai fini della concessione degli ammortizzatori sociali di cui all'articolo 1-bis, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, e successive modificazioni, i termini di cui all'articolo 4, commi 6 e 7, della legge 23 luglio 1991, n. 223, di cui all'articolo 2, comma 6, del decreto del Presidente della Repubblica 10 giugno 2000, n. 218, e di cui all'articolo 47, comma 1, della legge 29 dicembre 1990, n. 428, sono ridotti della metà. Nell'ambito delle consultazioni di cui all'articolo 63, comma 4, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, ovvero esaurite le stesse infruttuosamente, il Commissario e il cessionario possono concordare il trasferimento solo parziale di complessi aziendali o attività produttive in precedenza unitarie e definire i contenuti di uno o più rami d'azienda, anche non preesistenti, con individuazione di quei lavoratori che passano alle dipendenze del cessionario. I passaggi anche solo parziali di lavoratori alle dipendenze del cessionario possono essere effettuati anche previa collocazione in Cassa integrazioni guadagni straordinaria o cessazione del rapporto di lavoro in essere e assunzione da parte del cessionario.

2-quater. Nel caso di assunzione o trasferimento di lavoratori dipendenti di imprese ammesse alla procedura di amministrazione straordinaria di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, destinatari di trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria e di mobilità, al fine di agevolarne il reimpiego, sono garantiti i benefici di cui all'articolo 8, commi 2 e 4, e di cui all'articolo 25, comma 9, della legge 23 luglio 1991, n. 223.».

EMENDAMENTI

1.1

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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,"».

1.200

Il Governo

Ritirato

Dopo il comma 1, aggiungere il seguente:

1-bis. All'articolo 1 del decreto-legge n. 347, le parole: «avvalersi della procedura di ristrutturazione economica e finanziaria di cui all'articolo 27, comma 2» sono sostituite dalle seguenti: «avvalersi della procedura di cui all'articolo 27, comma 2.».

1.201

Il Governo

Ritirato

Dopo il comma 2, inserire il seguente:

2-bis. All'articolo 2 comma 2, secondo periodo, del decreto-legge n. 347, le parole: «Per le società» sono sostituite dalle seguenti: «Per le imprese».

1.202

Il Governo

Approvato

Al comma 3, le parole: «Per le società» sono sostituite dalle seguenti: «Per le imprese».

1.2

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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

1.6

LE COMMISSIONI RIUNITE

Ritirato

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

Consequentemente 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, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

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

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

Respinto

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

1.9

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

Respinto

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».

1.100

D'ALIA

Respinto

Al comma 3 sostituire le parole: «anche in deroga alla vigente normativa in materia» con le seguenti: «nel rispetto della vigente normativa in materia».

1.12

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

Respinto

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, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 5 sopprimere la parola: «sostanzialmente».

1.203

Il Governo

Approvato

Al comma 5, aggiungere, infine il seguente periodo: «Alle imprese del gruppo si applica la stessa disciplina prevista dal presente decreto per l'impresa soggetta alle procedure di cui al presente comma».

1.300 (già 4.200)

Il Governo

Approvato

Dopo il comma 6, inserire il seguente:

«6-*bis*) Al comma 2, primo periodo, dell'articolo 4 del decreto-legge n. 347, sono premesse le seguenti parole: «Salvo che per le imprese operanti nel settore dei servizi pubblici essenziali per le quali sia stato fatto immediato ricorso alla trattativa di cui al comma 4-*quater* del presente articolo, e con esclusivo riferimento ai beni, rami e complessi aziendali oggetto della stessa,».

1.14

DE TONI, BUGNANO, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Sopprimere il comma 9.

1.15

BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

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

1.16

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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

1.204 / 1

BUGNANO, DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, LI GOTTI, PARDI, GIAMBRONE, CARLINO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, LANNUTTI, PEDICA, RUSSO

Respinto

All'emendamento 1.204, aggiungere, in fine, le seguenti parole:

«, previo invito pubblico al mercato ai fini della valutazione della migliore offerta, ».

1.204

Il Governo

Approvato

Al comma 10, capoverso 4-*quater*, le parole: «e con riferimento alle società di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo» sono sostituite dalle seguenti: «e con riferimento alle imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo e alle imprese del gruppo».

1.18

DE TONI, BUGNANO, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Le parole da: «Al comma» a: «con le seguenti:» respinte; seconda parte preclusa

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,».

1.17

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

Precluso

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

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

1.19

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

Precluso

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

1.20

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

Respinto

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

1.23

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

Respinto

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 individuata con decreto del Ministro dello sviluppo economico» con le seguenti: «come risultante da perizia effettuata da un CTU del tribunale competente».

1.101

MASCITELLI, LANNUTTI, BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LI GOTTI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 10, capoverso 4-quater, secondo periodo, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «con modalità trasparenti e non discriminatorie, tra le istituzioni che non intrattengano rapporti contrattuali ovvero partecipazioni societarie con il soggetto acquirente o con la sua compagine azionaria».

1.25

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

Respinto

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, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

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

1.27

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

Respinto

Al comma 10, sopprimere il capoverso 4-quinquies.

1.28

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

Respinto

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

Respinto

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».

1.205 / 1

BUGNANO, DE TONI, MASCITELLI, BELISARIO, LI GOTTI, PARDI, GIAMBRONE, CARLINO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, LANNUTTI, PEDICA, RUSSO

Respinto

All'emendamento 1.205, sopprimere le parole da «, qualora» fino a «mercato,».

Conseguentemente, al medesimo emendamento, aggiungere, in fine, le seguenti parole: «garante della concorrenza e del mercato».

1.205

Il Governo

Approvato

Al comma 10, capoverso 4-quinquies, le parole: «Le parti sono, comunque, tenute a notificare preventivamente le suddette operazioni all'Autorità garante della concorrenza e del mercato» sono sostituite dalle seguenti: «Fatto salvo quanto previsto dalla normativa comunitaria, qualora le suddette operazioni di concentrazione rientrino nella competenza dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato, le parti sono, comunque, tenute a notificare preventivamente le suddette operazioni all'Autorità».

1.102

MASCITELLI, LANNUTTI, BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LI GOTTI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 10, capoverso 4-quinquies, al secondo periodo, dopo le parole: «ingiustificatamente gravose», sostituire le parole: «per i» con le seguenti: «a danno dei», nonché, alla fine del secondo periodo, aggiungere le seguenti parole: «con particolare riferimento ad incrementi tariffari connessi alla posizione dominante o di monopolio eventualmente acquisita».

1.103

D'ALIA

Respinto

Al comma 10, capoverso 4-quinquies, al terzo periodo, sostituire la parola: «adottata» con le seguenti: «che deve essere adottata».

1.30

DE TONI, BUGNANO, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 10, capoverso 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».

1.32

BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 10, capoverso 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 e 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

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

Respinto

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

1.104

D'ALIA

Le parole da: «Al comma» a: «superiore ad» respinte; seconda parte preclusa

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

1.34

BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Precluso

Al comma 10, al capoverso 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, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Precluso

Al comma 10, al capoverso 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, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Precluso

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

1.37

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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.».

1.206

Il Governo

Approvato

Al comma 10, capoverso 4-sexies, le parole: «L'ammissione delle società di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, alla procedura di amministrazione di cui al presente decreto e lo stato economico e finanziario di tali società» sono sostituite dalle seguenti: «L'ammissione delle imprese di cui all'articolo 2, comma 2, secondo periodo, alla procedura di amministrazione di cui al presente decreto e lo stato economico e finanziario di tali imprese».

1.207

Il Governo

Approvato (*)

Al comma 10, capoverso 4-sexies, le parole: «e lo stato economico e finanziario di tali società non comportano per un periodo di sei mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto» sono sostituite dalle seguenti: «e lo stato economico e finanziario di tali imprese non comportano per un periodo di sei mesi dalla data di ammissione alle procedure previste dal presente decreto».

(*) Per la parte non assorbita dall'approvazione dell'emendamento 1.206.

1.39

LE COMMISSIONI RIUNITE

Ritirato

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

Respinto

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».

1.105

CARLINO, BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 13, capoverso 2-ter, secondo periodo, dopo le parole: «, anche non preesistenti,» aggiungere le seguenti: «nel rispetto della disciplina dell'Unione europea,».

1.106

MASCITELLI, LANNUTTI, BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LI GOTTI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 13, capoverso 2-ter, dopo il secondo periodo, inserire il seguente: «Il prezzo di cessione non è comunque inferiore a quello di mercato come risultante da perizia effettuata da primaria istituzione finanziaria indipendente, individuata dal commissario straordinario, con modalità trasparenti e non discriminatorie, tra soggetti che non intrattengano rapporti contrattuali ovvero compartecipazioni societarie con l'acquirente».

1.107

CARLINO, BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Improcedibile

Al comma 13, capoverso 2-ter, sostituire l'ultimo periodo con il seguente: «I passaggi, anche solo parziali, dei lavoratori alle dipendenze del cessionario implicano la necessaria continuità dei rapporti di lavoro inerenti il settore ceduto».

1.42

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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

1.43

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

Improcedibile

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».

1.108

I RELATORI

Approvato

Dopo il comma 13, aggiungere il seguente:

«13-bis. Dopo l'articolo 7 del decreto-legge n. 347, è aggiunto il seguente:

"Art. 7-bis. - (*Applicabilità delle disposizioni penali della legge fallimentare*). - Le dichiarazioni dello stato di insolvenza a norma dell'art. 4, comma primo, e dell'art. 3, comma terzo, del presente decreto e dell'art. 3 e dell'art. 82 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, sono equiparate alla dichiarazione di fallimento ai fini dell'applicazione delle disposizioni dei capi I, II e IV del titolo VI della legge fallimentare (R.D. 16 marzo 1942, n. 267 e successive modificazioni ed integrazioni) solo nell'ipotesi in cui intervenga una conversione dell'amministrazione straordinaria in fallimento, in corso o al termine della procedura, ovvero nell'ipotesi di accertata falsità dei documenti posti a base dell'ammissione alla procedura»).

EMENDAMENTO TENDENTE AD INSERIRE UN ARTICOLO AGGIUNTIVO DOPO L'ARTICOLO 1

1.0.200

Il Governo

Approvato

Dopo l'articolo 1, inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

1. La disposizione di cui al comma 2 dell'articolo 50 del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270, va interpretata nel senso che l'esecuzione del contratto, o la richiesta di esecuzione del contratto da parte del commissario straordinario, non fanno venir meno la facoltà di scioglimento dai contratti di cui al medesimo articolo, che rimane impregiudicata, né comportano, fino all'espressa dichiarazione di subentro del commissario straordinario, l'attribuzione all'altro contraente dei diritti previsti in caso di subentro del commissario straordinario dai commi 1 e 2 dell'articolo 51 del decreto legislativo n. 270».

ARTICOLO 2 DEL DECRETO-LEGGE

Articolo 2.

1. I trattamenti di cassa integrazioni guadagni straordinaria e di mobilità ai sensi dell'articolo 1-bis del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, e successive modificazioni, possono essere concessi per periodi massimi pari, rispettivamente, a 48 mesi e 36 mesi indipendentemente dalla età anagrafica e dall'area geografica di riferimento, sulla base di specifici accordi in sede governativa.

2. All'articolo 1-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, e successive modificazioni, la parola: «derivanti» è sostituita dalla seguente: «derivate».

3. All'articolo 1-quinquies del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, e successive modificazioni, dopo il comma 1-quater è aggiunto il seguente:

«1-quinquies. Il regime delle decadenze di cui ai commi da 1 a 1-quater del presente articolo si applica ai lavoratori destinatari degli ammortizzatori sociali di cui all'articolo 1-bis, comma 1, del presente decreto. Ai fini dell'erogazione dei trattamenti, i lavoratori beneficiari sono tenuti a sottoscrivere apposito patto di servizio presso i competenti Centri per l'impiego o presso le Agenzie incaricate del programma di reimpiego.».

4. Ai fini dell'attuazione del presente decreto l'apposita evidenza contabile di cui all'articolo 1-bis, comma 3, lettera a), del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito, con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, è incrementata di 30 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2009. L'Istituto nazionale della previdenza sociale (INPS) provvede al monitoraggio dei provvedimenti autorizzativi di integrazione salariale, delle domande di mobilità e dei benefici contributivi, consentendo l'erogazione dei benefici nei limiti delle risorse di cui alla predetta evidenza contabile. Al relativo onere si provvede:

a) quanto a 30 milioni di euro, per l'anno 2009, a carico delle disponibilità del Fondo per l'occupazione, come rifinanziato dal comma 6 dell'articolo 63 del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133;

b) quanto a 30 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2010, mediante riduzione lineare degli stanziamenti di parte corrente relativi alle autorizzazioni di spesa come determinate dalla tabella C della legge 24 dicembre 2007, n. 244.

5. L'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 9-ter della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, relativa al Fondo di riserva per le autorizzazioni di spesa delle leggi permanenti di natura corrente è integrata di 30 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2010 al 2014. Al relativo onere si provvede mediante 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.

EMENDAMENTI

2.1

LE COMMISSIONI RIUNITE

Approvato

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

2.100

CARLINO, DE TONI, BUGNANO, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: ««I predetti trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria e di mobilità possono essere concessi, per periodi massimi di 24 mesi, nei confronti del 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».

Consequentemente:

a) al comma 4, ovunque ricorrano, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «100 milioni di euro»;

b) al comma 5, sostituire le parole: «30 milioni di euro» con le seguenti: «100 milioni di euro».

2.2

BUGNANO, DE TONI, BELISARIO, ASTORE, CAFORIO, CARLINO, DI NARDO, GIAMBRONE, LANNUTTI, LI GOTTI, MASCITELLI, PARDI, PEDICA, RUSSO

Respinto

Al comma 1, aggiungere, in fine, il seguente periodo: «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

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

Ritirato e trasformato nell'odg G2.3

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».

Consequentemente:

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

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

Respinto

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».

Consequentemente:

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».

2.300

I Relatori

Accantonato

Dopo il comma 5 dell'articolo 2 del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, sono aggiunti i seguenti commi:

«5-*bis*. All'articolo 6-*quater*, comma 2, del decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito, con modificazioni, dalla legge 31 marzo 2005, n. 43, le parole: "*di un euro a passeggero*" sono sostituite dalle seguenti: "*di due euro a passeggero*". Il comma 3 del medesimo articolo 6-*quater* è sostituito dal seguente: "Le maggiori somme derivanti dall'incremento dell'addizionale, disposto dal comma 2, sono versate dai soggetti tenuti alla riscossione direttamente su una contabilità speciale aperta presso la Tesoreria centrale dello Stato gestita dall'INPS e intestata al Fondo speciale di cui al comma precedente. L'ENAC provvede a comunicare semestralmente al Fondo di cui al precedente comma il numero dei passeggeri registrati all'imbarco dagli scali nazionali nel semestre precedente, suddiviso tra utenti di voli nazionali ed internazionali per singolo aeroporto"».

«5-*ter*. All'articolo 3-*bis* del decreto-legge 11 giugno 2002, n. 108, convertito con legge 31 luglio 2002, n. 172, e successive modificazioni, sono aggiunte, in fine, le seguenti parole: "e nelle ipotesi ed al personale di cui all'articolo 1-*bis*, comma 1, del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291"».

«5-*quater*. Nell'ambito temporale del quadriennio della cassa integrazione guadagni straordinaria concessa ai sensi dell'articolo 1-*bis* del decreto-legge 5 ottobre 2004, n. 249, convertito con modificazioni, dalla legge 3 dicembre 2004, n. 291, i lavoratori in cigs assunti a tempo indeterminato, licenziati per giustificato motivo oggettivo o a seguito delle procedure di cui agli articoli 4 e 24 della legge 23 luglio 1991, n. 223, hanno diritto a rientrare nel programma di cigs e ad usufruire della relativa indennità per il periodo residuo del quadriennio».

ORDINE DEL GIORNO

G2.3 (già em. 2.3)

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

Accantonato

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 vicenda di Alitalia rischia di determinare conseguenze drammatiche per i lavoratori impiegati dell'azienda medesima, molti dei quali assunti con contratti a tempo determinato o con altre forme di lavoro flessibile,

impegna il Governo:

a garantire al 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, il godimento dei trattamenti di cassa integrazione straordinari e di mobilità;

a prevedere idonee risorse finanziarie al fine di supportare adeguate iniziative di tutela sociale e di reinserimento all'interno del comparto aereo anche dei lavoratori a tempo determinato .