

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

**Conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38,
recante misure urgenti per assicurare il completamento
della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti
capo ad Alitalia S.p.A. (297)**

EMENDAMENTI (al testo del decreto-legge)

Art. 1.

1.1 (testo 2)/100

CIOFFI

All'emendamento 1.1 (testo 2), apportare le seguenti modificazioni:

a) *al comma «1-bis», sopprimere le parole da: «, ogni sessanta giorni» a: «presente disposizione,»;*

b) *sostituire il comma «1-ter» con il seguente:*

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

1.1 (testo 2)

LA COMMISSIONE

Dopo il comma 1, aggiungere, in fine, i seguenti:

«1-bis. I commissari della società Alitalia – Società Aerea Italiana – SpA in amministrazione straordinaria trasmettono alle Camere, ogni sessanta giorni a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente disposizione, una relazione concernente la situazione economica e finanziaria».

ria dell'impresa nell'ambito della procedura di cessione, evidenziando, in particolare, i dati riferiti:

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

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

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

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

1-ter. Nella prima relazione, i commissari danno conto anche delle attività compiute nel periodo intercorrente tra la data di entrata in vigore del presente decreto e quella di entrata in vigore della presente disposizione».

1.100

SOLINAS, VALLARDI

Dopo il comma 1, aggiungere, in fine, il seguente:

«1-bis. Nelle more della integrale restituzione del finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, di cui all'articolo 50, comma 1, del decreto-legge 24 aprile 2017, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, e successivamente incrementato di ulteriori 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172, i costi della bigliettazione emessa dalla società Alitalia – Società Aerea Italiana – SpA in amministrazione straordinaria in favore delle Amministrazioni dello Stato sono portati a compensazione del credito vantato».

ORDINI DEL GIORNO

G1.100

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

premesso che:

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

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

considerato che:

il commissariamento di Alitalia ha reso difficile anche la programmazione delle attività che riguardano Atitech ed ha ripercussioni sul piano industriale di quest'ultima;

il 7 giugno 2017 si è tenuto, presso il Ministero dello Sviluppo economico, un incontro di verifica riguardante la società Atitech S.p.A. Dai verbali dell'incontro risulta che «Atitech lavora ancora prevalentemente su commesse Alitalia, anche se non più esclusivamente, come in passato. Attualmente Atitech si occupa di manutenzioni e assistenza meccanica di veivoli anche di altre compagnie aeree, ma la maggior parte delle commesse provengono ancora da Alitalia e il fatto che questa si trovi in procedura di amministrazione straordinaria non consente di fare previsioni e desta preoccupazioni circa il mantenimento delle attuali commesse e anche circa la corresponsione di alcuni crediti in sospeso di Atitech verso Alitalia»;

è evidente la necessità di difendere la permanenza delle attività di manutenzione del trasporto aereo in Italia, per la loro importanza strategica per tutto il settore. Le compagnie aeree che vi operano e che attualmente si rivolgono all'estero per avere i servizi di manutenzione, ne subiscono un importante e dannoso aggravio di costi,

impegna il Governo:

a promuovere iniziative di rilancio della politica industriale nel settore del trasporto aereo, con particolare riferimento alla manutenzione dei veicoli, così da garantire la continuità delle attività aziendali Atitech, la salvaguardia dei livelli occupazionali e delle professionalità dei lavoratori del settore, che rappresentano un'importantissima risorsa per il Paese.

G1.101

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo al Alitalia S.p.A.,

premessò che:

la ripresa della compagnia aerea a partire dal maggio 2017, data di avvio dell'amministrazione straordinaria, risulta essere abbastanza sostenuta, vista la situazione di grave dissesto in cui la compagnia versava. I buoni risultati raggiunti sembrano dovuti in particolare alla ritrovata fiducia della clientela nelle sorti della compagnia, che ha reso possibile un aumento dei ricavi dovuto essenzialmente all'incremento del numero dei passeggeri;

la crescita, per il 1° semestre 2018, è stata stimata dal collegio commissariale in un aumento dei ricavi del 4-5 per cento, con un aumento in particolare del numero dei passeggeri sui voli intercontinentali. Inoltre, le azioni della gestione commissariale hanno consentito un incremento sostenuto delle prenotazioni nei prossimi mesi e prefigurano un ulteriore miglioramento delle *performance* di Alitalia a medio termine;

in questo senso, l'azione del Governo Gentiloni è risultata essenziale, soprattutto per aver messo a disposizione di Alitalia risorse in misura sufficiente a garantire la compagnia nel medio termine, primo elemento necessario al recupero di fiducia da parte degli utenti; tale nesso è tra l'altro evidenziato dal fatto che non tutte le risorse messe a disposizione sono state utilizzate, pur corrispondendo alle previsioni di fabbisogno quantificate negli scorsi mesi;

considerato che:

l'azione del collegio commissariale di Alitalia si è concentrata su alcuni elementi:

1) obiettivi mirati sui maggiori ricavi, con particolare attenzione alla valorizzazione delle tratte a lungo raggio;

2) ricontrattazione di taluni costi operativi (ad esempio, il *leasing* degli aerei o i costi del carburante);

per rafforzare ulteriormente il posizionamento strategico della compagnia aerea, sembrano necessari, anche alla luce dei risultati conseguiti:

1) il potenziamento delle tratte a lungo raggio (aerei e flotta), necessaria al raggiungimento di ulteriori maggiori ricavi; in tale ambito, appare necessario aumentare il numero degli aerei a lungo raggio e ridurre i costi legati al *leasing*, sostituendo quest'ultimo con investimenti per l'acquisto;

2) un migliore sfruttamento dello scalo di Linate, con lo sviluppo di ulteriori collegamenti internazionali rispetto all'attuale gestione, per far fronte alla domanda esistente, alla quale oggi provvedono le compagnie straniere operanti in Italia;

3) ulteriori miglioramenti del processo operativo (digitalizzazione, fatturazione elettronica ed altro);

qualora attuato, un piano industriale fondato su questi elementi consentirebbe ad Alitalia un adeguato posizionamento strategico sul mercato;

valutato che:

gli incarichi assegnati ai Commissari sono prossimi alla scadenza, entro il 31 ottobre 2018 debbono essere concluse le procedure di gara per la cessione dei complessi aziendali di Alitalia e entro il 15 dicembre il prestito concesso alla compagnia aerea deve essere restituito;

l'incertezza politica venutasi a creare dopo le elezioni del 4 marzo 2018 ha frenato i possibili investitori a definire offerte adeguate, causando un rallentamento della procedura ed impedendo di fatto la sua conclusione nei tempi previsti;

per risolvere strutturalmente la questione Alitalia i tempi a disposizione sono molto ristretti e sono auspicabili soluzioni definitive in tempi brevi, dal momento che per la continuità operativa di Alitalia sono necessari investimenti a lungo termine, alla cui base vi sono scelte strategiche chiare e un nuovo piano industriale. Si tratterebbe di investimenti iniziali rilevanti, dai quali tuttavia si possono produrre, nel medio-lungo termine, maggiori ricavi, che sono la chiave della ripresa;

è dunque quanto mai necessario qualificare, entro la fine dell'estate, lo scenario post commissariamento. Gli scenari ipotizzabili allo stato attuale sembrano essere due:

– la vendita di Alitalia ad altra compagnia: tale ipotesi non ha trovato fino ad oggi soluzioni adeguate, in quanto tutte le offerte finora pervenute prefigurano un forte ridimensionamento della compagnia aerea, con una ristrutturazione imponente in termini gestionali ed occupazionali (Lufthansa, per esempio);

– rilancio della compagnia mediante nuovi investitori disponibili ad investire capitali adeguati all’attuazione delle linee strategiche individuate durante la gestione commissariale (nuovi aerei a lungo raggio, sviluppo delle rotte intercontinentali, sviluppo informatico);

la reiterazione delle misure di sostegno non sarà più consentita dalle istituzioni europee e la liquidazione della compagnia aerea, che deriverebbe da una mancata scelta, risulta un’ipotesi da scongiurare per le ricadute economiche ed occupazionali che provocherebbe;

la mancata decisione sul futuro di Alitalia nei prossimi mesi, oltre a generare vantaggi competitivi in favore di altre compagnie aeree, renderà ulteriormente più complessa la soluzione dei problemi della compagnia;

impegna il Governo:

ad adottare, entro breve termine e comunque prima della fine dell’estate, iniziative e soluzioni che garantiscano la continuità operativa di Alitalia nel lungo periodo, anche attraverso l’individuazione di nuovi investitori che consentano alla compagnia di tornare ad essere competitiva nei mercati internazionali del trasporto aereo di passeggeri.

G1.102

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.;

premesso che:

il decreto-legge, che definisce misure urgenti per assicurare il completamento delle procedure di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia, differisce al 31 ottobre 2018 il termine per l’espletamento di tali procedure, previste dal decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, e proroga fino al 15 dicembre 2018 la durata del finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, già disposto dal decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, e successivamente incrementato di ulteriori 300 milioni di euro, sopprimendo le disposizioni che ne prevedevano la restituzione entro il termine dell’esercizio;

Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. è stata ammessa alla procedura di amministrazione straordinaria con decreto del MISE 2 maggio 2017 ai sensi della cosiddetta «legge Marzano» (articoli 1 e 2 del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347), a seguito dell’istanza depositata il 2 maggio dalla società stessa, nella quale si evidenziava una situazione patrimoniale caratterizzata da un’esposizione debitoria complessiva pari a

circa 3 miliardi di euro e uno stato di insolvenza della società con passività correnti per circa 2,3 miliardi di euro a fronte di attività correnti per 921 milioni di euro. Con lo stesso decreto è stato nominato il collegio commissariale della società, in un numero di tre componenti;

premessi, altresì, che:

l'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria ha fatto seguito all'esito negativo del referendum con il quale i dipendenti di Alitalia hanno bocciato il verbale di accordo stipulato il 13 aprile 2017 al tavolo del Governo tra azienda e sindacati, a fronte di un piano di risanamento esclusivamente focalizzato su un significativo taglio del costo del lavoro, piuttosto che su un intervento strategico di sviluppo aziendale, con pesanti sacrifici imposti per la terza volta in meno di dieci anni, in assenza di un piano industriale credibile ed in permanenza di un *management* inadeguato;

considerato che:

il fallimento dell'azienda non è un destino irreversibile; al contrario, rappresentando Alitalia un grande *asset* dal punto di vista industriale del Paese, occorre un intervento che escluda qualsiasi ipotesi di ridimensionamento della compagnia e ne prospetti una strategia di sviluppo di lungo periodo;

impegna il Governo:

a prevedere che, al fine di costruire una adeguata *partnership* industriale internazionale per Alitalia, di promuoverne il rilancio come autonomo vettore nazionale e di garantire l'integrità dell'insieme delle attività da essa svolte, lo Stato, direttamente o tramite sue società controllate, entri nel capitale dell'azienda per una quota minima del 25 per cento.

G1.103

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

premessi che:

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

considerato che:

ai sensi dell'articolo 45, comma 1, del decreto legislativo 8 luglio 1999, n. 270 «entro quindici giorni dalla nomina del commissario straordinario, il Ministro dell'industria nomina con decreto un comitato di sorveglianza, composto da tre o cinque membri. Uno o due di essi, a seconda che il comitato sia composto da tre o cinque membri, sono scelti tra creditori chirografari; i membri residui tra persone particolarmente esperte nel ramo di attività esercitata dall'impresa o nella materia concorsuale.»;

inoltre, il medesimo articolo 45, al comma 4, dispone che: «i membri del comitato nominati in qualità di esperti hanno diritto a compenso; gli altri membri al solo rimborso delle spese»,

impegna il Governo:

a promuovere iniziative che garantiscano lo sviluppo e la definizione di un quadro normativo volto a:

1) disciplinare le modalità di nomina del comitato di sorveglianza da parte del Ministro dello sviluppo economico e, per quanto riguarda i componenti da individuare tra i creditori, da parte del Tribunale, nonché la sua composizione, in particolare prevedendo che non possano essere nominati soggetti legati ai commissari straordinari da vincoli di parentela o affinità entro il terzo grado o di natura professionale, e i relativi poteri, specialmente con riguardo alla vigilanza sugli interessi dei creditori, sull'attuazione del programma e sulle concrete prospettive di recupero dell'equilibrio economico delle attività imprenditoriali;

2) disciplinare i criteri e le modalità di nomina dei componenti esperti del comitato di sorveglianza, prevedendo, in particolare, l'indizione di una procedura di selezione pubblica mediante avviso sul sito del Ministero dello sviluppo economico.

G1.104

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

premessi che:

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

considerato che:

in particolare, ai sensi dell'articolo 2, comma 2, della cosiddetta legge Marzano, la nomina del commissario straordinario avviene «con le modalità di cui all'articolo 38 del decreto legislativo n. 270 in conformità ai criteri fissati dal medesimo Ministro. Per le imprese 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.»;

il decreto ministeriale 2 maggio 2017, di ammissione di Alitalia alla procedura di amministrazione straordinaria fa espresso riferimento all'avvenuta deroga, per motivi di urgenza, delle regole procedurali previste dalla direttiva del 28 luglio 2016 per la nomina dei commissari straordinari: «ritenuta l'urgenza di provvedere con immediatezza all'apertura della procedura, alla luce delle criticità evidenziate nel ricorso, e ritenuto pertanto di procedere alla nomina del commissario straordinario, derogando, per motivi di urgenza, alle regole procedurali per la nomina dei commissari straordinari di cui alla propria direttiva in data 28 luglio 2016». Il decreto ministeriale dà, dunque, atto della mancata procedura ad evidenza pubblica,

impegna il Governo:

a promuovere iniziative che garantiscano lo sviluppo e la definizione di un quadro normativo puntuale volto a stabilire criteri di nomina e modalità di remunerazione del commissario straordinario che tengano conto dell'efficienza ed efficacia dell'opera prestata e siano parametrati, secondo fasce coerenti con le dimensioni dell'impresa:

1) all'attivo realizzato ed al passivo accertato, nel rispetto dei limiti stabiliti per le altre procedure concorsuali e tenuto conto, in particolare, dei tempi di esecuzione della procedura;

2) al risultato operativo realizzato durante l'esercizio dell'impresa, nel rispetto dei limiti previsti dalla legge per i compensi degli amministratori delle società pubbliche non quotate;

3) ai risultati realizzati in termini di salvaguardia dei livelli occupazionali e di utilizzo della cassa integrazione guadagni o di altre forme di sostegno sociale.

G1.105

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

premesso che:

– il decreto-legge in esame introduce modifiche alla procedura di cessione di Alitalia di cui all'articolo 12 del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, prevedendo che il termine per l'espletamento di tali procedure sia esteso al 30 aprile 2018 e, contestualmente, che la scadenza per il rimborso del finanziamento statale a beneficio dell'amministrazione straordinaria sia prorogata al 31 dicembre 2018;

– come si legge nella stessa relazione illustrativa al provvedimento, ad oggi non è stato ancora possibile rintracciare un soggetto aggiudicatario in grado di «consentire la massimizzazione dei risultati conseguibili a beneficio dei creditori sociali, dell'occupazione e della conservazione del patrimonio produttivo dell'impresa»;

– la situazione dell'azienda Alitalia, che ha condotto il Governo alla scelta di porre la stessa in amministrazione straordinaria, risulta infatti da anni molto critica, a causa dei macroscopici errori nella gestione da parte di amministratori e componenti degli organi di controllo;

– già lo scorso anno, durante le audizioni e le risposte fornite alle due Camere dal ministro dello sviluppo economico Carlo Calenda in occasione dell'avvio dell'amministrazione straordinaria, era stata posta una questione relativa all'azione di responsabilità nei confronti dei soggetti colpevoli della spregiudicata malagestione di Alitalia. Il Ministro aveva all'epoca riconosciuto il «gravissimo errore» imputabile al *management* dell'azienda, sostenendo che commissari nominati avrebbero adottato «doverosamente, ogni iniziativa eventualmente necessaria, anche con riferimento allo specifico tema della responsabilità degli organi sociali»;

– l'articolo 2394-*bis* del codice civile, infatti, prevede che «In caso di fallimento, liquidazione coatta amministrativa e amministrazione straordinaria le azioni di responsabilità previste dai precedenti articoli spettano al curatore del fallimento, al commissario liquidatore e al commissario straordinario»;

– il Ministro aveva inoltre ricordato come la normativa sull'amministrazione straordinaria (articolo 4, comma 2, del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347) preveda l'accessibilità da parte degli interessati alle informazioni sulle cause dell'insolvenza, attraverso la pubblicazione di una relazione contenente la descrizione particolareggiata delle cause di insolvenza entro sei mesi dalla data del decreto di nomina del Commissario straordinario;

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

– in questo caso sarebbero da considerarsi quali interessati tutti i cittadini italiani, che per decenni hanno contribuito direttamente al mantenimento dell'azienda;

– non risulta attivata alcuna azione di responsabilità nei confronti di amministratori e organi di controllo dell'azienda Alitalia, di cui andrebbe invece accertato il peso nelle pessime scelte intraprese nel corso degli anni;

– appare evidente, dunque, come l'attuale normativa consenta una eccessiva discrezionalità in capo ai commissari, la cui imparzialità non può essere data necessariamente per certa;

impegna il Governo:

a richiedere ai commissari una relazione esaustiva sulle azioni e gli atti degli amministratori al fine di accertare le ragioni per la conseguente azione di responsabilità.

G1.106

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

premesso che:

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

considerato che:

il Programma relativo alle società del Gruppo Alitalia in amministrazione straordinaria, predisposto dai Commissari straordinari e sottoposto al MISE, riferisce che «la procedura commissariale, per lo svolgimento delle sue funzioni si è avvalsa del contributo di diversi consulenti quali ha conferito specifici incarichi»;

impegna il Governo:

a promuovere iniziative che garantiscano lo sviluppo e la definizione di un quadro normativo che disciplini, in particolare, l'indizione

di una procedura di selezione pubblica, mediante avviso sul sito del Ministero dello sviluppo economico, per il conferimento di incarichi di consulenza nell'ambito delle procedure commissariali.

G1.107

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di indirizzare l'azione dei Commissari straordinari affinché provvedano, entro quindici giorni dalla pubblicazione della legge di conversione del presente decreto, ad apportare le opportune integrazioni e modificazioni all'invito già pubblicizzato, ai sensi di quanto previsto dall'articolo 50, comma 2, del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, al fine di prevedere la presentazione - da parte dei soggetti interessati - di offerte per l'acquisizione delle attività aziendali facenti capo ad Alitalia esclusivamente per lotto unico, comprendente beni e rapporti giuridici destinati sia alle attività di trasporto aereo, ivi comprese le manutenzioni, sia allo svolgimento dei servizi in aeroporto per l'assistenza a terra a terzi.

G1.108

LA COMMISSIONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 297, di conversione in legge del decreto-legge 27 aprile 2018, n. 38, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A.,

impegna il Governo:

a valutare l'opportunità di indirizzare l'azione dei Commissari straordinari affinché, nelle more del completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A, avviino le opportune procedure volte al riacquisto dei diritti di approdo e di decollo relativi all'aeroporto di Londra-Heathrow.

G1.109

BERTACCO, FAZZOLARI, URSO, BALBONI, DE BERTOLDI, GARNERO SANTANCHÈ, IANNONE, LA PIETRA, LA RUSSA, MARSILIO, NASTRI, RAUTI, STANCANELLI, ZAFFINI

Il Senato,

premessi che:

il valore dell'Alitalia e la sua stessa esistenza come vettore nazionale dipende anche dalla competitività del sistema aeroportuale italiano, in modo particolare da quello di Roma e del Lazio, naturale *hub* dell'intero Paese;

nel febbraio del 2012 l'ENAC ha presentato un documento, elaborato sulla base dello studio KPMG-Onework-Nomisma del 2010, di riordino del sistema aeroportuale italiano che prevedeva, per il centro Italia, un assetto basato sull'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino, l'aeroporto G.B. Pastine di Ciampino, più un terzo aeroporto da realizzarsi a Viterbo;

il ridimensionamento di Ciampino e l'apertura di uno scalo come quello di Viterbo, a due ore di distanza dalla Capitale, avrebbe costituito un *assist* ad Alitalia, che avrebbe superato la concorrenza dei vettori *low cost* che trasportano circa cinque milioni di passeggeri su Roma Ciampino;

in data 29 gennaio 2013, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presentava un «Atto di indirizzo per la definizione del Piano Nazionale per lo Sviluppo Aeroportuale» (il cosiddetto «Piano Passera») che invece non contemplava più il terzo aeroporto del Lazio;

a luglio del 2013, il Governo superava il Piano Passera presentando in sede di conferenza Stato regioni, nuovamente il Piano ENAC 2012 per lo sviluppo aeroportuale futuro dell'Italia; in tale Piano si concepisce il terzo aeroporto del Lazio come aeroporto di riferimento delle compagnie *low cost* e quale necessario aeroporto di supporto all'aeroporto di Fiumicino, anche in considerazione del depotenziamento dell'aeroporto di Ciampino per ragioni di inquinamento acustico in zona urbana;

a distanza di poco più di un anno, però, senza alcun nuovo studio, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti produce un nuovo «Atto di pianificazione concernente la rete aeroportuale di interesse nazionale» – trasmesso con nota del 17 novembre 2014 della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Segreteria della Conferenza Permanente Stato, Regioni e Province Autonome, contestualmente allo schema di decreto del Presidente della Repubblica recante l'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 698 del Codice della Navigazione; tale nuovo atto di indirizzo cancella nuovamente il terzo aeroporto del Lazio, creando le condizioni per trasformare l'Aeroporto di Fiumicino da *hub* internazionale a aeroporto di riferimento per tutti i voli sul centro Italia, *low cost* comprese, arrecando grande danno ad Alitalia e creando pretestuosamente le condizioni per sostenere la necessità del raddoppio dello scalo di Fiumicino;

tale nuovo Piano prevede, per il 2030, un assetto per il centro Italia composto dall'aeroporto di Fiumicino con un traffico passeggeri di 70 milioni di passeggeri annui, senza alcun aeroporto di servizio e di supporto al principale *hub* nazionale, visto il depotenziamento di Ciampino;

un tale assetto, come esplicitato dal Piano stesso, «non trova riscontro nelle altre realtà europee assimilabili» e presenta evidenti criticità di assetto e di sicurezza:

impegna il Governo,

a ridefinire il Piano nazionale aeroporti, sulla base del Piano ENAC 2012 studio KPMG-Onework-Nomisma, e prevedere la realizzazione di un terzo aeroporto del Lazio da destinare a voli *low cost* e con funzioni di aeroporto di servizio e di supporto al principale *hub* nazionale;

a potenziare l'aeroporto di Fiumicino entro i confini dell'attuale sedime aeroportuale.
