

XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(Politiche dell'Unione europea)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 137/2019: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria.
C. 2284 Governo. (Parere alla IX Commissione) (*Esame e rinvio*) 36

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 8 gennaio 2020. — Presidenza del presidente Sergio BATTELLI.

La seduta comincia alle 17.10.

DL 137/2019: Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria.

C. 2284 Governo.

(Parere alla IX Commissione).

(*Esame e rinvio*).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in titolo.

Sergio BATTELLI, *presidente e relatore*, in sostituzione della relatrice Angela Iannaro, impossibilitata ad essere presente alla seduta, svolge la relazione sul provvedimento in esame, segnalando, in via preliminare, che già nel corso della XVII legislatura siano intervenuti in materia due provvedimenti d'urgenza, mentre in questa legislatura la questione è stata oggetto di cinque decreti-legge, incluso quello all'esame della seduta odierna.

Circa il complesso della vicenda, ricorda che alla società Alitalia dal 2 maggio 2017 è stato già concesso un primo finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, di durata originariamente fissata in sei mesi, per far fronte alle indilazionabili esigenze gestionali della società stessa e delle altre società del gruppo sottoposte ad amministrazione straordinaria, al fine di evitare l'interruzione del servizio in considerazione della situazione di grave crisi finanziaria evidenziatasi nel 2016.

Rammenta inoltre che il successivo decreto-legge n. 148 del 2017, ha incrementato di 300 milioni di euro, da erogare nel 2018, il finanziamento già concesso ed ha differito al 30 aprile 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione di Alitalia. Ricorda altresì che nel corso della XVIII legislatura sulla materia è poi intervenuto il decreto-legge n. 38 del 27 aprile 2018, che ha ulteriormente differito al 30 ottobre 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione, che il medesimo decreto-legge aveva stabilito che il termine per la restituzione delle somme erogate fosse fissato in via unitaria, per le due *tranche* di finanziamento erogate, al 15 dicembre 2018 e che tale ultima disposizione è stata tuttavia poi abrogata dal decreto-legge n. 135 del 2018, che ha stabilito che il prestito dovesse essere resti-

tuito entro trenta giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali e comunque entro il 30 giugno 2019.

Fa presente tuttavia che questa ultima disposizione è stata abrogata dal decreto-legge n. 34 del 2019, che, all'articolo 37, ha disciplinato le modalità per il superamento della crisi di Alitalia, autorizzando l'ingresso del Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale sociale di una nuova compagnia aerea (definita « NewCo Nuova Alitalia »), nel limite dell'importo maturato a titolo di interessi sul prestito dato ad Alitalia Società aerea italiana Spa. Alla Nuova Alitalia si prevede che siano trasferiti i compendi aziendali oggetto delle procedure di amministrazione straordinaria nonché che il medesimo decreto-legge ha altresì disciplinato la restituzione del finanziamento di 900 milioni di euro complessivi, che è stata prevista nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria.

Evidenzia che, da ultimo, il decreto-legge 26 ottobre 2019, n. 124 (cosiddetto « decreto fiscale »), aveva disposto, all'articolo 54, la concessione per il 2019 di un ulteriore finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, sempre in favore di Alitalia e delle altre Società del gruppo, per le loro indilazionabili esigenze gestionali e che tale articolo viene ora abrogato dall'articolo 1, comma 6, del decreto-legge in esame, il quale da un lato conferma il prestito di 400 milioni di euro per sei mesi, già previsto dal « decreto fiscale », dall'altro introduce talune modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali ed ai poteri dell'organo commissariale, che vengono rafforzati, ciò anche in considerazione della mancata formalizzazione dell'offerta di acquisizione entro il termine del 21 novembre 2019.

Osserva che, come si evince dalla relazione di accompagnamento al disegno di legge di conversione del decreto-legge, esso muove dalla presa d'atto dell'insussistenza di concrete prospettive per addivenire, in un tempo ragionevole, alla positiva definizione della procedura di cessione dei complessi aziendali afferenti ad Alitalia ed Alitalia Cityliner, ritenendosi pertanto necessario indire una nuova procedura di cessione, adottando nel contempo gli interventi ritenuti necessari al fine di massimizzare l'interesse dei potenziali acquirenti rispetto ai compendi aziendali oggetto di vendita.

In tale quadro ricorda che il Ministero dello sviluppo economico (MISE) ha comunicato, il 6 dicembre 2019, la nomina dell'avvocato Giuseppe Leogrande come nuovo commissario unico, in sostituzione della terna di commissari straordinari nominati per la procedura di amministrazione straordinaria.

Nel dettaglio, segnala che l'articolo 1, comma 1, del provvedimento, prevede la concessione nell'anno 2019 di un finanziamento a titolo oneroso di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, in favore di Alitalia S.p.a. e delle altre Società del gruppo in amministrazione straordinaria – che sostituisce come accennato quello già previsto dall'articolo 54 del « decreto fiscale » – sia per le indifferibili esigenze gestionali delle società – come già previsto dal medesimo articolo 54 – sia, e ritiene questa la novità più rilevante, per finanziare le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento, funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali, definiti e realizzati nell'ambito di un piano integrativo di cui al comma 3 del medesimo articolo 1.

Per quanto riguarda il tasso di interesse da applicare al finanziamento concesso, evidenzia che il comma 2 dispone l'applicazione di interessi al tasso Euribor a sei mesi pubblicato il giorno lavorativo antecedente la data di erogazione, maggiorato di 1.000 punti base e che la restituzione è prevista, per capitale e interessi, in prededuzione, con priorità rispetto a ogni

altro debito della procedura. Osserva, peraltro, che pur avendo il finanziamento una durata di sei mesi, non è previsto un termine esplicito per la restituzione del prestito, laddove invece l'articolo 54 del « decreto fiscale », ora abrogato, aveva previsto la restituzione del prestito entro sei mesi dalla erogazione e, in ogni caso, entro 30 giorni dall'intervenuta efficacia della cessione dei complessi aziendali. Fa, inoltre, presente che la disposizione prevede che il finanziamento possa essere erogato anche mediante anticipazioni di tesoreria da estinguere nel medesimo anno con l'emissione di ordini di pagamento sul pertinente capitolo di spesa: le somme corrisposte in restituzione del finanziamento sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate al Fondo per l'ammortamento dei titoli di Stato.

Rileva che i successivi commi dell'articolo 1 prevedono alcune modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali, nonché ai poteri dell'organo commissariale. In particolare, le nuove disposizioni (comma 3) prevedono che il programma della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia e delle altre società del gruppo sia integrato con un piano contenente le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali, funzionali alla tempestiva definizione delle procedure di trasferimento dei complessi aziendali; l'integrazione del programma deve essere approvata dal Ministero dello sviluppo economico. Il comma 4 prevede che l'organo commissariale della società espleti, entro il 31 maggio 2020, le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali quali risultanti dal nuovo piano delle iniziative e degli interventi, assicurando la discontinuità anche economica della gestione da parte del soggetto cessionario, eventualmente anche utilizzando le modalità previste dall'articolo 4, comma 4-*quater* del decreto-legge 23 dicembre 2003, n. 347 (recante misure urgenti per la ristrutturazione industriale di grandi imprese in stato di insolvenza), le

quali consentono, tra l'altro, ai commissari straordinari di individuare l'affittuario o l'acquirente, a trattativa privata, fermo restando il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione, tra i soggetti che garantiscono, a seconda dei casi, la continuità nel medio periodo del relativo servizio pubblico essenziale, ovvero la continuità produttiva dello stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, anche con riferimento alla garanzia di adeguati livelli occupazionali, nonché la rapidità ed efficienza dell'intervento, anche con riferimento ai profili di tutela ambientale e il rispetto dei requisiti previsti dalla legislazione nazionale e dai trattati sottoscritti dall'Italia.

Sottolinea altresì che la medesima disposizione richiama l'applicazione di alcune norme della legge fallimentare (Regio Decreto 16 marzo 1942, n. 267) in materia di affitto e vendita dei complessi aziendali.

Fa poi presente che il comma 5 dell'articolo 1 prevede, infine, che gli interessi sui prestiti ricevuti da Alitalia siano versati all'entrata del bilancio dello Stato con le modalità dell'articolo 2, comma 1, del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135: si tratta della disposizione che ha previsto il rimborso del finanziamento a titolo oneroso nell'ambito della procedura di ripartizione dell'attivo dell'amministrazione straordinaria a valere e nei limiti dell'attivo disponibile di Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria. In base a tale modifica si applicano pertanto alla restituzione degli interessi sul prestito le stesse modalità già previste per la restituzione della quota capitale del finanziamento e non è più prevista la destinazione di tali risorse ad una parziale compartecipazione dello Stato ad una nuova compagine societaria alla quale dovessero essere attribuiti i compensi aziendali facenti capo ad Alitalia.

Sottolinea comunque che vengono peraltro fatti salvi dal comma 5 gli effetti già prodotti dagli atti eventualmente posti in essere in attuazione della precedente formulazione della norma e che ciò, come risulta dalla relazione illustrativa, con-

sente di fare salvi gli effetti già prodotti dagli atti, quali ad esempio i contratti, eventualmente posti in essere in attuazione dell'articolo 37, comma 1, del citato decreto-legge n. 34 del 2019.

Segnala, infine, che l'articolo 2 dispone in ordine all'entrata in vigore del decreto-legge, fissata al giorno successivo della sua pubblicazione nella Gazzetta ufficiale, ossia al 3 dicembre 2019.

Per quanto concerne i profili di competenza della Commissione, ricorda che l'iniziale prestito ponte di 900 milioni di euro concesso ad Alitalia sulla base delle sopra richiamate disposizioni, è stato notificato a gennaio 2018 alla Commissione europea, in adempimento dell'obbligo di notifica in materia di aiuti di Stato e che quest'ultima ha successivamente aperto, il 23 aprile 2018, « un'indagine approfondita per valutare l'eventuale violazione della normativa sugli aiuti di Stato ». Ricorda inoltre che nel successivo mese di maggio 2018 il Governo italiano ha presentato le proprie osservazioni alla decisione della Commissione europea di aprire un'indagine formale, argomentando che l'intervento non costituisce aiuto di Stato e che, in ogni caso, sarebbe da considerare un aiuto al salvataggio dell'impresa compatibile con il regime previsto ai sensi dell'articolo 107, comma 3, del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE).

Al riguardo, richiamando le osservazioni già emerse in sede di espressione del parere di competenza sul « decreto fiscale », ricorda che in base alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato, gli interventi pubblici a favore delle imprese possono essere considerati privi di elementi di aiuti di Stato se vengono effettuati nel rispetto delle condizioni che un operatore privato avrebbe accettato a condizioni di mercato (il principio dell'operatore in un'economia di mercato): qualora tale principio non risulti rispettato significa che gli interventi pubblici contengono elementi di aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107 del TFUE, in quanto conferiscono al beneficiario un vantaggio economico che i suoi concorrenti non hanno.

Rammenta che i criteri di valutazione degli interventi pubblici a favore delle imprese sono contenuti negli Orientamenti sugli aiuti per il salvataggio e la ristrutturazione.

Rileva quindi che la concessione di un prestito di ulteriori 400 milioni da parte dello Stato finalizzato a consentire ad Alitalia di assicurare la continuità gestionale ed operativa della società nella prospettiva della sua cessione rientra pertanto nel campo di applicazione dell'articolo 107 del TFUE, che da un lato (*paragrafo 1*) dichiara « incompatibili con il mercato interno, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza », dall'altro, ammette alcune deroghe al divieto, ritenendo talune forme di aiuto compatibili con il mercato interno (*paragrafo 2*) e rimette, invece, alla discrezionalità della Commissione europea o del Consiglio la valutazione della compatibilità di altre (*paragrafo 3*).

Osserva che nell'ipotesi concernente il decreto-legge in esame, ai fini della valutazione della compatibilità dell'aiuto di Stato con il diritto dell'Unione europea, occorre considerare i requisiti stabiliti dai citati Orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà (2014/C 249/01) nonché, in relazione alla determinazione dello *spread* applicabile al prestito concesso alla società, la Comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02) con i relativi aggiornamenti.

Ricorda che i predetti Orientamenti distinguono, come è noto, due tipologie di aiuto riferibili alla vicenda in oggetto: gli aiuti al salvataggio dell'impresa e gli aiuti alla ristrutturazione dell'impresa. Osserva che tali aiuti figurano tra quelli con i maggiori effetti distorsivi e, pertanto, le imprese possono essere ammesse a ricevere aiuti solo una volta ogni dieci anni (principio dell'aiuto « *una tantum* »).

In particolare, sottolinea che, secondo i predetti Orientamenti, gli aiuti al salvataggio dell'impresa sono « per natura, una forma di assistenza urgente e temporanea, il cui obiettivo principale è consentire di tenere in vita un'impresa in difficoltà per il breve periodo necessario all'elaborazione di un piano di ristrutturazione o di liquidazione. Come principio generale, gli aiuti per il salvataggio consentono di fornire sostegno temporaneo a un'impresa che si trova a dover affrontare un grave deterioramento della sua situazione finanziaria che si manifesta sotto forma di un'acuta crisi di liquidità o un'insolvenza tecnica. Questo sostegno temporaneo deve consentire di guadagnare tempo per analizzare le circostanze all'origine delle difficoltà ed elaborare un piano idoneo a porvi rimedio » (paragrafo 26).

Evidenzia che affinché gli aiuti destinati al salvataggio possano essere autorizzati devono soddisfare alcune condizioni, ossia: devono consistere in un sostegno temporaneo alla liquidità sotto forma di garanzie su prestiti o di prestiti; la remunerazione del prestito deve essere fissata a un tasso non inferiore al tasso di riferimento indicato nella comunicazione pubblicata in Gazzetta ufficiale dell'Unione europea C. 14 del 19 gennaio 2008 e successivi aggiornamenti (che con riferimento alla situazione di Alitalia prevede uno *spread* minimo di 1000 punti base); i prestiti devono poi essere rimborsati e le garanzie devono cessare entro un termine non superiore a sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario; gli Stati membri devono inoltre impegnarsi a presentare alla Commissione, entro sei mesi dall'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio, o, in caso di aiuto non notificato, entro sei mesi dall'erogazione della prima rata al beneficiario la prova che il prestito è stato integralmente rimborsato ovvero un piano di ristrutturazione ovvero un piano di liquidazione. Una volta presentato il piano di ristrutturazione, l'autorizzazione dell'aiuto per il salvataggio viene automaticamente prorogata finché la Commissione europea non prenda la sua decisione finale sul piano di ristruttu-

zione, tranne nel caso in cui la medesima Commissione decida che tale proroga non è giustificata o che debba essere limitata in termini di durata e di portata.

Fa presente che una volta che è stato elaborato e attuato il piano di ristrutturazione, tutti gli aiuti successivi vengono considerati come aiuti per la ristrutturazione: questi ultimi comportano un'assistenza più permanente e devono ripristinare la redditività a lungo termine del beneficiario in base a un piano di ristrutturazione realistico, coerente e di ampia portata, consentendo, al contempo, un sufficiente contributo proprio e una condivisione degli oneri e limitando le potenziali distorsioni della concorrenza, a norma del paragrafo 27 dei predetti Orientamenti.

Ricorda quindi che gli aiuti alla ristrutturazione non possono limitarsi a fornire unicamente un aiuto finanziario volto a colmare le perdite pregresse, senza intervenire sulle cause di tali perdite: pertanto tali aiuti sono subordinati alla presentazione di un piano di ristrutturazione approvato dalla Commissione europea, che, alla luce di quanto stabiliscono gli Orientamenti, può presentare un impatto significativo sull'impresa beneficiaria. Tra i possibili interventi che possono formare oggetto del piano sono indicati esemplificativamente la riorganizzazione e la razionalizzazione delle attività del beneficiario su una base di maggiore efficacia, che implica, in genere, l'abbandono delle attività in perdita, la ristrutturazione delle attività che possono essere riportate a livelli competitivi e, talvolta, la diversificazione verso nuove attività redditizie; la ristrutturazione generalmente comporta anche una ristrutturazione finanziaria sotto forma di conferimenti di capitale effettuati dagli azionisti nuovi o esistenti e di riduzione dei debiti da parte dei creditori esistenti: le imprese beneficiarie degli aiuti per la ristrutturazione possono vedersi costrette a cedere attivi, ridurre le capacità o la presenza sul mercato.

Segnala che in linea generale, affinché gli aiuti siano considerati conformi alla disciplina dall'Unione europea è necessario che lo Stato richiedente dimostri, tra

l'altro, che l'aiuto sia destinato a un obiettivo di interesse comune e a una situazione in cui può determinare un miglioramento tangibile che il mercato da solo non è in grado di fornire; la misura dell'aiuto deve essere poi adeguata e proporzionale, ossia l'aiuto deve essere limitato al minimo e prevenire effetti negativi indebiti sulla concorrenza e sugli scambi tra gli Stati membri.

Fa inoltre presente che è richiesto che gli aiuti possano essere concessi alle imprese in difficoltà per una sola operazione di ristrutturazione, secondo il citato principio dell'aiuto «*una tantum*»; pertanto all'atto della notifica alla Commissione di un aiuto per il salvataggio o per la ristrutturazione, lo Stato membro deve precisare se l'impresa interessata abbia già ricevuto in passato un aiuto per il salvataggio, un aiuto per la ristrutturazione o un sostegno temporaneo per la ristrutturazione, ivi compresi eventuali aiuti non notificati: in tal caso, qualora siano trascorsi meno di 10 anni dalla concessione dell'aiuto oppure dalla fine del periodo di ristrutturazione o dalla cessazione dell'attuazione del piano di ristrutturazione (a seconda di cosa sia avvenuto per ultimo), la Commissione europea non autorizzerà altri aiuti a norma dei predetti Orientamenti. Segnala che tale principio conosce, peraltro, alcune deroghe, riportate al paragrafo 72 degli Orientamenti. Tra queste, ricorda che l'aiuto è ammesso se si rendano necessari nuovi aiuti per il salvataggio o per la ristrutturazione dopo almeno cinque anni a causa di circostanze imprevedibili, non imputabili all'impresa ovvero se si verificano circostanze eccezionali e imprevedibili, non imputabili al beneficiario.

Inoltre, segnala che – secondo quanto affermano gli Orientamenti – nel valutare gli aiuti di Stato a favore di fornitori di Servizi di interesse economico generale (SIEG) in difficoltà, la Commissione dovrà tenere conto della natura specifica del SIEG e, in particolare, alla necessità di garantire la continuità della fornitura del servizio, in conformità dell'articolo 106, paragrafo 2, del TFUE.

In conclusione, nel rilevare come la vicenda Alitalia sia molto complessa dal punto di vista giuridico, finanziario e industriale e come sia necessario addivenire quanto prima ad una sua definizione, rispettando la nuova scadenza del 31 maggio 2020 indicata per la cessione, onde evitare di incorrere nell'apertura di una nuova indagine approfondita da parte della Commissione europea con la quale risultano, peraltro, in corso le debite interlocuzioni da parte del Governo, si rimette al dibattito in Commissione, riservandosi di formulare la proposta di parere nella prossima seduta.

Matteo Luigi BIANCHI (LEGA) rileva come la strategia e le intenzioni del Governo in ordine alla questione Alitalia siano assai poco chiare, come si evince peraltro dalle più recenti dichiarazioni del Ministro dello sviluppo economico riportate dalle agenzie di stampa. Ritiene che tale incertezza e nebulosità negli intenti del Governo rischino di scoraggiare e allontanare eventuali potenziali acquirenti dell'azienda, compromettendo le possibilità di un suo rilancio sul mercato. È dell'avviso che l'esistenza di una compagnia di bandiera aerea italiana sia un elemento positivo, a patto però che essa costituisca un effettivo valore aggiunto per l'economia del Paese e non si trasformi, invece, in una zavorra onerosa per i contribuenti. Stigmatizza quindi la mancanza di un serio e fattibile piano industriale di medio periodo in grado di rilanciare la compagnia e di sollevare i suoi lavoratori dalle preoccupazioni circa il loro futuro. In tal senso, invita il Governo a dimostrare una maggiore attenzione alle esigenze occupazionali e ad adoperarsi anche per garantire a lavoratori una eventuale loro ricollocazione.

Per quanto riguarda più strettamente i profili di interesse della Commissione segnala che sembrano manifestarsi da parte dell'Unione europea seri dubbi circa la compatibilità con la normativa in materia di aiuti di Stato del nuovo prestito concesso in favore di Alitalia.

Guido Germano PETTARIN (FI) nello stigmatizzare la conduzione della vicenda Alitalia e il trattamento differenziato ad essa riservato rispetto alla generalità delle altre aziende private, esprime preoccupazione in ordine ai profili di compatibilità comunitario del nuovo finanziamento concesso alla compagnia aerea. Pur prendendo atto della utilità di una compagnia di bandiera nazionale che possa tra l'altro assicurare la continuità territoriale tra le varie parti del Paese e favorire lo sviluppo di settori importanti dell'economia italiana, quale quello turistico, rileva come tale prospettiva non possa essere salvaguardata in assenza di un serio e lungimirante piano industriale di cui, al momento, non vi è traccia. Osserva, inoltre, come il termine del 31 maggio per la conclusione della procedura di cessione dei compendi aziendali sia irrealistico a fronte di una vicenda che si trascina ormai da diversi anni.

Piero DE LUCA (PD) riallacciandosi a quanto osservato dal deputato Bianchi, ricorda come il provvedimento all'esame segua precedenti interventi normativi d'urgenza adottati anche dal Governo precedente, di cui la Lega era componente. Sottolinea, peraltro, come tale constatazione non debba essere intesa in senso polemico, bensì, al contrario, come una esortazione ad un confronto responsabile su un tema delicato, che dovrebbe essere affrontato con un approccio costruttivo al di là delle contrapposizioni politiche, nell'interesse del sistema Paese e dei lavoratori coinvolti nella vicenda.

In questa prospettiva, fermo restando che devono essere previste tutte le cautele necessarie per garantire l'osservanza della disciplina europea in materia di aiuti di Stato, evidenzia l'esigenza di approntare un piano industriale che favorisca l'individuazione di un adeguato *partner* industriale e salvaguardi al contempo i livelli occupazionali e il rilancio della compagnia aerea. Ribadisce pertanto l'auspicio di un utile confronto anche con i gruppi di opposizione al fine di individuare le soluzioni migliori a tutela dell'interesse generale.

Matteo Luigi BIANCHI (LEGA) replicando al deputato De Luca rimarca come il suo gruppo abbia sempre manifestato un atteggiamento responsabile nell'affrontare la vicenda in oggetto, pur ricordando come abbia più volte evidenziato in passato l'esigenza di innovare profondamente la compagnia aerea anche al fine di non dover scaricare i costi delle sue inefficienze sui contribuenti. Si dichiara, pertanto, disponibile a contribuire ad individuare le proposte più idonee per un realistico rilancio della compagnia, pur rilevando, tuttavia, che ciò sarà possibile solo qualora la maggioranza, che ha la responsabilità di governo, avrà maturato una strategia più chiara e definita che eviti il dileguarsi di eventuali investitori interessati.

Sergio BATTELLI, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 17.25.