CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XXII** n. **4**

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOCCADUTRI, MIGLIORE, FRANCO BORDO, DI LELLO, DURANTI, CLAUDIO FAVA, GUERRA, LACQUANITI, MELILLA, NARDI, PALAZZOTTO, PASTORELLI, PIAZZONI, RICCIATTI, ZAN, ZARATTI

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla cessione dei beni produttivi della società Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla Compagnia aerea italiana Spa

Presentata il 6 maggio 2013

Onorevoli Colleghi ! — La vicenda che ha portato nel 2008 alla messa in liquidazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa e alla cessione dei principali beni produttivi di quella azienda alla Compagnia aerea italiana Spa (CAI) presenta ancora delle zone opache che vedono intrecciarsi interessi economici e politici. Ciò che si è verificato è stata una sostanziale socializzazione delle perdite a carico dell'erario e dei contribuenti, con uno spropositato arricchimento di gruppi industriali e finanziari: a farne le spese sono stati i lavoratori di Alitalia, che hanno visto una compressione dei loro diritti, nonché in molti casi anni di cassa integrazione, mobilità e disoccupazione; i cittadini italiani, che hanno subito un esorbitante aumento delle tariffe in una situazione di monopolio *de facto*; il Paese nel suo complesso, che ha visto ridurre la propria capacità di mobilità delle persone e delle merci, proprio mentre – nel pieno della crisi – il turismo resta un prezioso settore economico.

Occorre ripercorrere brevemente questa storia.

Già alla fine del 2006, il governo Prodi aveva deciso di cedere la compagnia, controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze, vendendo il 30,1 per cento (soglia poi innalzata al 39,9 per cento) del capitale azionario, quota che avrebbe

determinato l'obbligo di formulare un'offerta pubblica di acquisto da parte del nuovo compratore.

Dopo circa otto mesi, a seguito del progressivo ritiro di tutti i concorrenti, tuttavia, la gara fallì. Il 1º agosto 2007 venne dunque nominato nuovo amministratore delegato Maurizio Prato, cui fu dato mandato di proseguire con la privatizzazione della compagnia di bandiera. Dopo una ristrutturazione aziendale che previde, tra le altre misure, il ridimensionamento del ruolo di Malpensa, iniziò il secondo tentativo di privatizzazione: manifestarono interesse Air France-KLM, l'AP Holding di Toto, Lufthansa, Aeroflot e una cordata di imprenditori rappresentata dall'ex presidente della Corte Costituzionale Antonio Baldassarre. È il caso di ricordare che per quest'ultima iniziativa, successivamente, è stato chiesto il rinvio a giudizio dello stesso Baldassarre con gravi accuse. È un fatto, che già da tempo appetiti opachi ruotavano attorno alla compagnia di bandiera, utilizzando manovre diversive, offerte civetta e deprezzamenti pilotati.

Il 21 dicembre 2007 il consiglio di amministrazione di Alitalia, con l'avallo del Ministero dell'economia e delle finanze, individuava in Air France-KLM l'interlocutore con cui avviare la trattativa privata e in effetti, il 15 marzo 2008, Alitalia accettava l'offerta vincolante di Air France-KLM, che prevedeva un'offerta pubblica di scambio sul 100 per cento delle azioni di Alitalia con una permuta di 160 azioni Alitalia per ogni azione Air France-KLM e un'offerta pubblica di acquisto sul 100 per cento delle obbligazioni convertibili Alitalia. Il valore dell'operazione si aggirava intorno ai 1,7 miliardi di euro.

L'offerta, tuttavia, era subordinata al raggiungimento di una serie di condizioni entro il 31 marzo 2008, tra cui, tra le altre, il raggiungimento di un accordo con i sindacati e l'impegno del Governo a mantenere inalterati i volumi di traffico.

Diventato terreno di scontro durante la campagna elettorale per le elezioni politiche 2008, la trattativa per la cessione di Alitalia naufragava tuttavia il 21 aprile di quell'anno, con il ritiro dell'offerta da parte di Air France. Già il precedente 2 aprile, otto giorni prima delle elezioni politiche, si era tuttavia dimesso l'amministratore delegato Maurizio Prato, a causa – disse – del mancato raggiungimento dell'accordo con le parti sociali. E ancora prima, a fine 2007, il banchiere Corrado Passera aveva scommesso sulla caduta di Prodi, pur essendo stato suo sostenitore e suo votante alle primarie.

In campagna elettorale, nel 2008, il capo della coalizione della Casa delle libertà, Silvio Berlusconi, aveva più volte ribadito che, in caso di vittoria, avrebbe interrotto la trattativa per garantire l'« *italianità* » del vettore aereo.

Vinte le elezioni, in attesa del conferimento dell'incarico e del giuramento, avvenuto poi il successivo 10 maggio, Berlusconi chiedeva e otteneva dal dimissionario Governo Prodi il varo di un prestito di 300 milioni di euro ad Alitalia, da restituirsi entro il 31 dicembre dello stesso anno. Il suddetto prestito, attuato con decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 giugno 2008, n. 111, era tuttavia esplicitamente subordinato alla vendita di Alitalia, e non alla cessione di un ramo d'azienda o, peggio, dei beni produttivi dell'azienda, come poi in realtà sarebbe avvenuto; 300 milioni di euro che, pare, furono sottratti alla ricerca scientifica. In quel periodo si lasciò credere, anche con l'avallo di importanti organi di stampa, che quel prestito sarebbe stato davvero restituito.

Il nuovo Governo, appena insediato, affidava a Corrado Passera di Intesa San Paolo il ruolo di *advisor* per arrivare a una veloce privatizzazione della compagnia di bandiera.

È in questo contesto che sembra maturare il cosiddetto « Piano Fenice », che prevedeva la costituzione di una *new company* in cui fare confluire tutti i beni produttivi dell'azienda (i marchi, gli *slot* e, sembrerebbe, gli aerei), chiedendo l'amministrazione straordinaria per la *bad company*, cui sarebbero rimasti tutti i debiti. Un piano che prevedeva che i lavoratori non sarebbero « transitati » alla

nuova compagnia insieme ai beni produttivi. Infatti la *newco* avrebbe poi provveduto a stipulare nuovi contratti di lavoro, selezionando il personale e sbarazzandosi comodamente di persone sgradite per carichi familiari, età, condizioni di salute, orientamento sindacale e politico.

Una cessione di ramo d'azienda anomala, che ha visto transitare solo i beni produttivi di reddito, violando ogni principio codicistico di diritto del lavoro. L'articolo 2112 del codice civile stabilisce infatti che « in caso di trasferimento di azienda, il rapporto di lavoro continua con il cessionario e il lavoratore conserva tutti i diritti che ne derivano ». Per aggirare il dettato codicistico, qualche mese dopo fu approvato il decreto-legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, che stabilì come le operazioni di cessione di singoli beni dell'azienda non costituiscano trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'articolo 2112 del codice civile. Una continuità nella discontinuità, come è stato spesso ribadito agli organi di stampa dai vari attori (politici, economici, sindacali) coinvolti nella vicenda. Una vera e propria mostruosità giuridica, per travolgere persino le modeste difese a tutela dei lavoratori poste dal codice civile fascista.

Un'operazione ritenuta urgentissima, stante l'impossibilità di garantire la continuità del servizio nei mesi immediatamente successivi, anche a causa del previsto aumento del prezzo del carburante (che in verità da metà luglio 2008 cominciò a scendere).

Con un decreto-legge precedente a quello appena citato, il decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 ottobre 2008, n. 166, si piegarono la legge e i diritti dei lavoratori alle esigenze contingenti del presente, rendendo possibile un'operazione che altrimenti sarebbe stata vietata; garantendo, peraltro, con l'articolo 3, l'impunità per ogni atto compiuto dagli amministratori in danno della società. Un'impunità per gli attori della svendita, posta a carico dei cittadini italiani, in spregio a ogni principio di responsabilità.

In seguito all'entrata in vigore del citato decreto-legge n. 134 del 2008, lo stesso giorno, il consiglio di amministrazione di Alitalia ammetteva lo stato di insolvenza e si affrettava a chiedere l'amministrazione straordinaria, concessa, con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 29 agosto 2008, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 208 del 5 settembre 2008, appena il giorno successivo, nominando contemporaneamente commissario straordinario Augusto Fantozzi. Sul perché sia stato scelto proprio questo professionista restano interrogativi. È noto che, molti anni prima, la sua presenza nel governo Dini era stata particolarmente gradita a Berlusconi. Meno noto è che Fantozzi all'epoca abbia avuto un ruolo nel salvataggio economico di Mediaset, attraverso una complessa operazione che si reggeva su tre elementi. La legge Tremonti del 1994 prevedeva benefici a seguito dell'acquisto di beni strumentali nuovi. Una circolare ministeriale del 1994 – quando il Ministro era Tremonti – considerava strumentali i beni immateriali; le istruzioni alla dichiarazione dei redditi prevedevano che fossero da considerare nuovi i beni audiovisivi non utilizzati prima in Italia. Quelle istruzioni furono firmate nel 1995 non da Tremonti, ma dal nuovo Ministro delle finanze, Augusto Fantozzi, e con quella norma consentirono a Berlusconi di acquistare all'estero prodotti audiovisivi usati, per trasmetterli in Italia con vantaggio fiscale. Senza quelle istruzioni, la legge Tremonti e la circolare non sarebbero bastate a reggere il vantaggio economico per Mediaset.

Nel 2008, lo stato di insolvenza fu poi dichiarato, pochi giorni dopo il decreto-legge n. 134 del 2008, dal Tribunale di Roma, che nella sentenza tuttavia avrebbe preso atto dell'impossibilità di salvare l'azienda per l'abbandono, da parte dell'Esecutivo, dell'intenzione di perseguire il salvataggio della compagnia mediante la cessione del controllo a terzi.

Due giorni prima dell'intervento del consiglio di amministrazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, il 26 agosto 2008,

nasceva su iniziativa di Intesa San Paolo, la CAI srl, che si sarebbe poi trasformata in Spa solo il successivo 28 ottobre.

La nuova compagnia, guidata dall'imprenditore Roberto Colaninno, vedeva in origine nella compagine sociale alcuni imprenditori che operano nell'ambito delle commesse e degli appalti pubblici (tra questi lo stesso Colaninno tramite Immsi, il gruppo Benetton tramite Atlantia, il gruppo Aponte, il gruppo Riva, il gruppo Fratini tramite Fingen, il gruppo Ligresti tramite Fonsai, Equinox, Clessidra, il gruppo Toto, il gruppo Fossati tramite Findim, il gruppo Marcegaglia, Bellavista Caltagirone tramite Acqua Marcia, il gruppo Gavio tramite Argo, Davide Maccagnani tramite Macca, Tronchetti Provera e Intesa Sanpaolo). Solo nel gennaio 2009, pagando una quota di 322 milioni di euro sarebbe entrata Air France-KLM, acquistando una quota del 25 per cento delle azioni, superiore a quella detenuta da ogni altro azionista – peraltro in assenza di patti parasociali – e più che doppia di quella del socio di grandezza inferiore. Eppure, con l'accordo quadro del 14 settembre 2008 tra Governo, CAI e sindacati era stato previsto che il socio estero partecipasse al capitale « con una quota di minoranza e in ogni caso non superiore a quella massima riservata agli attuali soci ». L'importante partecipazione di un socio estero, determinante per *know how* e *brand*, a sua volta sotto controllo pubblico nel suo Paese, fece subito somigliare l'operazione, più che a una privatizzazione, all'inedito avvio in Italia di una impresa pubblica estera.

Particolare valore assumeva la partecipazione del gruppo Marcegaglia, pure con una quota di minoranza, che in quel momento dirigeva Confindustria. La stessa Emma Marcegaglia, in seguito, avrebbe rilasciato dichiarazioni secondo cui la sua partecipazione fu tutta politica, e non di impegno imprenditoriale.

La sera di lunedì 1° settembre 2008 la neonata CAI Spa guidata da Roberto Colaninno recapitava al commissario un'offerta per l'acquisizione di attività da *Alitalia – Linee aeree italiane Spa* dando inizio a una lunga trattativa tra la CAI, il Governo e i sindacati. Il 18 settembre, nonostante l'assenso di CISL, UIL e UGL, ma a seguito del rifiuto della CGIL e dei sindacati di piloti e assistenti di volo a controfirmare il contratto proposto, l'assemblea dei soci CAI ritirava l'offerta d'acquisto.

Il successivo 22 settembre il commissario Fantozzi pubblicava, quindi, un nuovo bando per l'acquisto di Alitalia su tre quotidiani italiani e sul sito *internet* della compagnia, senza ricevere tuttavia alcuna offerta. Il 29 settembre 2008, però, tutte le sigle sindacali di tutti i lavoratori della compagnia aerea accettavano di firmare l'intesa che avrebbe permesso, dal 1° novembre 2008, di far entrare la neonata CAI nella gestione *de facto* della società. Rimanevano ancora da definire i contratti da stipulare con il personale: questa vicenda, forse una delle più oscure della storia del sistema di relazioni tra imprese e sindacati italiani, si definiva alla mezzanotte del 31 ottobre 2008 con il cosiddetto « lodo Letta », dal nome dell'allora sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianni Letta: la CAI decideva che sul tema dei contratti si sarebbe accordata volta per volta con i singoli dipendenti, in maniera autonoma dalle loro sigle di rappresentanza. Il sottosegretario Letta sarebbe stato garante di tali accordi. Anche questo ruolo fu senza precedenti: con preoccupante concentrazione di potere, si attribuirono funzioni di arbitro al sottosegretario con delega per i servizi segreti. Solo di recente, nell'ambito di controversie giudiziarie, ci si è resi conto che all'epoca si fece assegnamento su allegati del « lodo Letta » che – ammesso che davvero siano mai esistiti – oggi sono irrecuperabili, mentre il sottosegretario Letta non ha più quella funzione, e quell'apparente strumento di garanzia è svanito.

Nel corso dell'anno, e in concomitanza coi passaggi delle varie trattative sindacali, alcuni organi di stampa si abbandonarono a un linciaggio mediatico dei lavoratori, condotto con rara acredine. Sul versante del lavoro, si è avuta la notizia di alcuni suicidi.

Trovata l'intesa, nel 2008, il nuovo gruppo di imprenditori che Berlusconi aveva chiamato a garantire l'« italianità » della compagnia aerea scoprì quanto rapida possa essere la burocrazia italiana: l'Enac concedeva la licenza per operare in appena tre mesi, quando ne servirebbero – secondo quanto si legge nel sito ufficiale dell'Ente nazionale per l'aviazione civile – da quattro a nove.

Contemporaneamente, il Ministro dello sviluppo economico Mattioli approvava il Programma di cessione dei beni aziendali, nell'ambito della procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia – linee aeree italiane Spa il 19 novembre, lo stesso giorno in cui era stato proposto.

Il 12 dicembre 2009 la CAI sottoscriveva con il commissario straordinario Augusto Fantozzi il contratto per l'acquisto degli *asset* di volo Alitalia – Linee aeree italiane SpA, nonché dei marchi al prezzo di 1,052 miliardi con un versamento di 100 milioni di euro. Il 13 gennaio iniziavano le operazioni di volo della nuova compagnia. In seguito, la compagnia proseguiva l'attività con alterne fortune, ma senza mai recuperare neppure una parte significativa del passato successo. I lavoratori superstiti, circa metà della forza lavoro precedente, subivano un peggioramento delle condizioni lavorative e retributive, particolarmente duro nei confronti delle donne. I creditori della vecchia gestione rimanevano largamente insoddisfatti. Nell'insieme, la vicenda non solo ha realizzato un importante novità di segno negativo nelle relazioni industriali e nell'intreccio tra finanza, imprenditoria e politica, ma ha fatto da apripista – soprattutto con l'uso del meccanismo *new company* e *bad company* – per altre manovre affaristiche.

Anche nel diritto del lavoro la vicenda ha lasciato il segno, soprattutto con il ridimensionamento della contrattazione nazionale, in vista della sua liquidazione gradita a Confindustria, e con la grave deroga all'articolo 2112 del codice civile.

Anche nel mondo del potere finanziario, la vicenda può essere letta insieme a riallineamenti e resa dei conti, con effetti nel lungo periodo. Di due importanti banchieri, già sostenitori di Prodi e votanti per lui alle primarie, Corrado Passera si è speso nell'operazione Alitalia facendo da tramite fra la politica e gli affari, mentre Alessandro Profumo si è espresso in senso contrario. A distanza di tempo – anche se non solo per effetto di questa vicenda – Profumo ha dovuto lasciare la sua carica al vertice di Unicredit, mentre il successo di Passera è stato premiato persino con un importante incarico politico.

Si è scritto molto, in questi anni, sulle ragioni che hanno determinato gli eventi descritti, sul ruolo svolto dagli attori politici ed economici, sulla correttezza e legittimità delle strade intraprese.

A più di quattro anni dalla nascita della nuova compagnia, è indispensabile fare piena luce sull'accaduto. L'istituzione di una Commissione di inchiesta, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione e dell'articolo 140 del regolamento della Camera dei deputati, appare l'unica strada possibile perché possa essere ricostruita la verità sugli eventi, possano essere individuate responsabilità, possano conoscersi le esatte ragioni che hanno portato alla dismissione di un pezzo importante del nostro patrimonio pubblico, ponendo tutti i costi dell'operazione a carico dei contribuenti italiani.

La Commissione si propone compiti precisi, ovverosia quelli di accertare e definire:

1) quali siano state le ragioni che, nell'aprile del 2008, hanno portato Air France-KLM a ritirare l'offerta di acquisto di Alitalia – Linee aeree italiane Spa; i commenti dei principali quotidiani lo hanno attribuito all'elevato costo del lavoro, che tuttavia in quella compagnia pesava solo per il 20 per cento, contro il 26 per cento della media delle altre compagnie aeree; altri lo attribuirono invece a non ben identificate ragioni finanziarie. Se quell'acquisto fosse andato a buon fine, probabilmente, non vi sarebbero stati né il ridimensionamento della compagnia di bandiera, né la socializzazione delle perdite a carico dei contribuenti, né i licenziamenti e la mobilità per molti dei lavoratori della vecchia compagnia; in parti-

colare, occorre chiarire se quel ritiro abbia avuto suggeritori politici italiani, in vista di migliori condizioni di successivo acquisto;

2) quali e quanti siano i debiti di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, attualmente in liquidazione. Nell'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, il consiglio di amministrazione di Alitalia stimava i debiti in 2.842 milioni di euro; il commissario straordinario Fantozzi, in diversi interventi giornalistici, li ha stimati in circa 3 miliardi di euro; altre fonti arrivano a quantificarli in 4.700 milioni di euro;

3) il ruolo svolto da Intesa San Paolo nell'operazione, nonché il complesso di interessi che il gruppo aveva o ha attualmente con gli altri soggetti politici ed economici attori nella cessione. In particolare, risulta da fonti giornalistiche che nel giugno del 2009 il Gruppo intesa San Paolo abbia partecipato per un terzo alla garanzia fideiussoria che ha permesso a Silvio Berlusconi di evitare l'immediata efficacia esecutiva della condanna al risarcimento per la vicenda Mondadori;

4) il ruolo svolto da Banca Leonardo, nominata come *advisor* nella quantificazione del valore dei beni ceduti da Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla CAI, con particolare riferimento alla sua compagine sociale. Così come dichiarato dal commissario straordinario Fantozzi, alcuni soci CAI – in particolare Ligresti e Benetton – risultano soci anche di Banca Leonardo;

5) il valore dei beni effettivamente ceduti da Alitalia – Linee aeree italiane Spa a CAI. Taluni osservatori valutano gli stessi in circa 1,8 miliardi di euro, a fronte del prezzo di 1.052 milioni. Anche la valutazione del valore degli *slot* pare sia stata probabilmente sottostimata, se si tiene conto del fatto che il contratto di cessione prevedeva una clausola di *earn out*, in virtù della quale CAI avrebbe dovuto corrispondere ad Alitalia – Linee aeree italiane Spa il 50 per cento del ricavato della vendita degli *slot*, avvenuta nei tre anni successivi;

6) l'esatta cifra che la CAI ha pagato per poter acquisire i beni produttivi di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, tenendo ben distinto il dovuto dall'effettivamente sborsato. Le fonti giornalistiche farebbero riferimento ad appena 100 milioni di euro, cui si aggiungerebbe l'accollo di debiti della società pregressa per circa un miliardo di euro, debiti che, tuttavia, come è noto possono essere stati tuttavia rinegoziati, specialmente tenendo conto della protezione politica di cui gode il creditore;

7) quale sia il reale costo sostenuto dallo Stato in seguito alla messa in liquidazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa e la successiva cessione dei beni alla CAI. Il prestito ponte di 300 milioni di euro, infatti, così come messo in luce dallo stesso commissario Fantozzi, difficilmente verrà restituito all'erario. A tale somma occorre inoltre sommare il costo dell'acquisto da parte del Ministero dell'economia delle finanze delle azioni o obbligazioni emesse da Alitalia – Linee aeree italiane Spa, pagate al 75 per cento del valore nominale, nonché il costo derivante dal ricorso massiccio agli ammortizzatori sociali; somma che taluni arrivano a stimare in circa 8 miliardi di euro totali;

8) quali rapporti sociali e contrattuali legano Alitalia – Compagnia aerea italiana Spa e Air One controllata da AP Holding. L'acquisto di Air One da parte di CAI pare che inizialmente sia stato realizzato esclusivamente attraverso un'integrazione dei portali e dei sistemi di prenotazione e si sia solo in seguito formalizzato attraverso un'acquisizione vera e propria. Risulterebbe in oltre che l'AP Holding avesse una forte esposizione debitoria nei confronti del Gruppo Intesa San Paolo, che a seguito dell'acquisizione da parte di CAI si potrebbe essere visto garantire il debito;

9) la struttura esatta delle varie società del gruppo Alitalia, con particolare attenzione ai rapporti contrattuali che prevedono l'utilizzo di aeromobili di società appartenenti a quel gruppo o anche a compagnie aeree diverse da Alitalia per l'effettuazione dei servizi di trasporto dei passeggeri (si pensi all'incidente avvenuto nel febbraio 2013 all'Aeroporto di Fiumi-

cino, quando un aereo della romena Carpatair con livrea Alitalia si è schiantato causando 16 feriti);

10) il ruolo svolto dall'informazione e dai principali gruppi editoriali nel riportare con esattezza le vicende relative alla messa in liquidazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, con particolare riferimento alle notizie riportate sul ruolo svolto dai rappresentanti sindacali dei lavoratori, su benefici contrattuali immaginari e su privilegi. Spesso i lavoratori sono stati presentati, agli occhi dell'opinione pubblica, come un ostacolo al salvataggio della compagnia di bandiera. Dall'altro lato, gli attori economici attivi nella cessione risultano avere partecipazioni azionarie in alcuni dei più importanti quotidiani italiani;

11) l'impatto sull'occupazione della cessione dei beni da Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla CAI. Il gruppo Alitalia aveva 18.500 dipendenti, Air One 3.100. La nuova società conta circa 14.000 dipendenti. Sembrerebbero essere stati cancellati circa 7.600 posti di lavoro, senza considerare l'indotto. Nel solo Lazio, in seguito alla cessione, in questo campo sarebbero stati cancellati circa 2.600 posti di lavoro;

12) quali siano stati gli incrementi tariffari per i viaggiatori in seguito all'insediamento della *new company*. Secondo le associazioni dei consumatori gli aumenti, in seguito alla situazione di monopolio *de facto* determinatasi, si aggirerebbero dal 22,7 al 76 per cento.

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

—

ART. 1.

(Istituzione e funzioni della Commissione).

1. È istituita, per la durata della XVII legislatura, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sulla cessione dei beni produttivi della società Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla Compagnia aerea italiana Spa, di seguito denominata « Commissione », con il compito di accertare e definire:

a) quali siano state le ragioni che, nell'aprile del 2008, hanno portato Air France-KLM, a ritirare l'offerta di acquisto di Alitalia – Linee aeree italiane Spa e se in tale ritiro abbiano avuto un ruolo accordi con forze politiche o economiche italiane, o loro suggerimenti;

b) quali e quanti siano i debiti di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, attualmente in liquidazione;

c) il ruolo svolto da Intesa San Paolo nell'operazione, nonché il complesso di interessi che il gruppo aveva o ha attualmente con gli altri soggetti politici ed economici attori nella cessione;

d) il ruolo svolto da Banca Leonardo, nominata come *advisor* nella quantificazione del valore dei beni ceduti da Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla Compagnia aerea italiana Spa, con particolare riferimento alla sua compagine sociale;

e) il valore dei beni effettivamente ceduti da Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla Compagnia aerea italiana Spa;

f) l'esatta cifra che la Compagnia aerea italiana Spa ha pagato per poter acquisire i beni produttivi di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, tenendo distinti gli esborsi in denaro dagli accolli e da ogni altra forma di versamento;

g) quale sia il reale costo sostenuto dallo Stato in seguito alla messa in liquidazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa. e la successiva cessione dei beni alla Compagnia aerea italiana Spa;

h) quali rapporti sociali e contrattuali legano Alitalia – Compagnia aerea italiana Spa, e Air One controllata da AP Holding;

i) la struttura esatta delle varie società del gruppo Alitalia, con particolare attenzione ai rapporti contrattuali che prevedono l'utilizzo di aeromobili di società appartenenti a quel gruppo o anche a compagnie aeree diverse da Alitalia per l'effettuazione dei servizi di trasporto dei passeggeri;

l) il ruolo svolto dall'informazione e dai principali gruppi editoriali nel riportare con esattezza le vicende relative alla messa in liquidazione di Alitalia – Linee aeree italiane Spa, con particolare riferimento alle notizie riportate sul ruolo svolto dai lavoratori;

m) l'impatto occupazionale della cessione degli *asset* da Alitalia – Linee aeree italiane Spa alla Compagnia aerea italiana Spa e delle operazioni di parziale riesumazione e riavvio delle attività, anche con riferimento all'indotto, alle condizioni di lavoro, alla sicurezza, ai diritti dei rappresentanti sindacali, al trattamento delle lavoratrici madri e dei lavoratori con familiari disabili;

n) quali siano stati gli incrementi tariffari per i viaggiatori in seguito all'insediamento della Compagnia aerea italiana Spa sulle rotte di Alitalia – Linee aeree italiane Spa.

ART. 2.

(Composizione e durata della Commissione).

1. La Commissione è composta da venti deputati nominati dal Presidente della Camera dei deputati, in modo da rispecchiare la consistenza proporzionale di ciascun gruppo parlamentare e comunque assicu-

rando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo costituito.

2. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei suoi componenti, convoca la Commissione per la costituzione dell'Ufficio di Presidenza.

3. L'Ufficio di Presidenza, composto dal presidente, da due vicepresidenti e da due segretari, è eletto a scrutinio segreto dalla Commissione tra i sui componenti. Nella elezione del presidente, se nessuno riporta la maggioranza assoluta dei voti, si procede al ballottaggio tra i due candidati che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti, è proclamato eletto o entra in ballottaggio il più anziano di età.

4. Per l'elezione, rispettivamente, dei due vicepresidenti e dei due segretari, ciascun componente la Commissione scrive sulla propria scheda un solo nome. Sono eletti coloro che hanno ottenuto il maggior numero di voti. In caso di parità di voti, si procede ai sensi del comma precedente.

5. La Commissione conclude i propri lavori entro sei mesi dalla data della sua costituzione; il termine può essere prorogato per una sola volta, per non più di un altro semestre, dal Presidente della Camera, su motivata richiesta della Commissione stessa.

6. La Commissione, entro sessanta giorni dalla conclusione dei propri lavori, presenta al Parlamento la relazione finale sulle indagini svolte. È ammessa la presentazione di una relazione di minoranza.

ART. 3.

(Organizzazione interna della Commissione).

1. La Commissione approva, prima dell'inizio dell'attività di inchiesta, un regolamento interno per il proprio funzionamento a maggioranza dei suoi membri.

2. Le sedute sono pubbliche; tuttavia, la Commissione può deliberare, a maggioranza semplice, di riunirsi in seduta segreta.

3. Per l'espletamento delle sue funzioni, la Commissione fruisce di personale, locali e strumenti operativi messi a disposizione dal Presidente della Camera dei deputati.

4. Le spese di funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

5. Nessuna indennità spetta ai membri, al presidente e ai vice presidenti della Commissione.

ART. 4.

(Poteri e limiti della Commissione).

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria.

2. La Commissione non può adottare provvedimenti attinenti alla libertà e alla segretezza della corrispondenza e di ogni altra forma di comunicazione nonché alla libertà personale, fatto salvo l'accompagnamento coattivo di cui all'articolo 133 del codice di procedura penale.

3. La Commissione ha facoltà di acquisire copie di atti e documenti relativi a procedimenti e inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organismi inquirenti, nonché copie di atti e documenti relativi a indagini e inchieste parlamentari, anche se coperti da segreto.

4. La Commissione garantisce il mantenimento del regime di segretezza fino a quando gli atti e i documenti trasmessi in copia ai sensi del comma 3 siano coperti dal segreto.

5. Per il segreto di Stato nonché per i segreti d'ufficio, professionale e bancario si applicano le norme vigenti. È sempre opponibile il segreto tra difensore e parte processuale nell'ambito del mandato.

6. La Commissione stabilisce quali atti e documenti non devono essere divulgati, anche in relazione a esigenze attinenti ad altre istruttorie o inchieste in corso. Devono in ogni caso essere coperti dal segreto gli atti e i documenti attinenti a procedimenti giudiziari nella fase delle indagini preliminari.

ART. 5.

(Obbligo del segreto).

1. I componenti la Commissione, il personale addetto alla stessa e ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di cui all'articolo 3, commi 4 e 6.

2. La diffusione in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, di atti o documenti del procedimento di inchiesta coperti dal segreto o dei quali è stata vietata la divulgazione è punita ai sensi delle leggi vigenti.

€ 1,00

170220000550