

BOZZE DI STAMPA

27 gennaio 2020

N. 1

SENATO DELLA REPUBBLICA

XVIII LEGISLATURA

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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 (1665)

PROPOSTA DI QUESTIONE PREGIUDIZIALE

QP1

BERNINI, MALAN, MALLEGGNI, DE SIANO, BARACHINI, BARBONI

Il Senato,

premessi che:

in data 2 dicembre 2019 il Governo ha presentato il decreto-legge n. 137 del 2019, recante 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, assegnato in prima lettura alla Camera dei Deputati;

il decreto prevede una serie di misure per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria, confermando il finanziamento di 400 milioni di euro della durata di sei mesi, già previsto dal DL n. 124/2019, ma apportando modifiche al programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali ed ai poteri dell'organo commissariale, essendosi rivelate insussistenti le prospettive per addivenire alla procedura di cessione alla quale il Governo stava lavorando da tempo;

il comma 6 dell'articolo 1 dispone l'abrogazione dell'articolo 54 del decreto-legge n. 124/2019 (il cd. "DL fiscale") ancora in corso di conversione al momento dell'emanazione del decreto-legge; il disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 124/2019 ha concluso l'esame in prima lettura alla Camera il 6 dicembre scorso ed è stato approvato definitivamente dal Senato nella seduta del 17 dicembre 2019;

nel corso dell'esame alla Camera, in occasione del rinvio in Commissione deliberato dall'Assemblea nella seduta del 4 dicembre scorso, la Commissione finanze ha preso atto dell'abrogazione dell'articolo 54; l'articolo è stato quindi espunto dal testo rinviato all'Assemblea (A.C. 2220-A/R);

è stato inoltre presentato presso la Commissione bilancio del Senato, nel corso dell'esame in sede referente del disegno di bilancio 2020 (S. 1586), un emendamento dei relatori (numero 28.0.2000) che riproduceva il testo del provvedimento in esame; l'emendamento inoltre abrogava e faceva salvi gli effetti del decreto-legge; nella seduta del 10 dicembre 2019 della stessa, l'emendamento 28.0.2000 è stato dichiarato inammissibile per estraneità di materia;

si è così assistito ad una vera schizofrenia legislativa e governativa, in quanto per ben due volte la maggioranza ha presentato e poi stralciato la norma, alla Camera dei Deputati e al Senato;

per tali ragioni l'utilizzazione della decretazione di urgenza è palesemente impropria; tale motivazione non appare sufficiente a connotare i requisiti indispensabili di necessità e urgenza imposti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, poiché una norma per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia-Società Area Italiana S.p.A. era già stata inserita nella legge di bilancio e nel decreto fiscale collegato alla manovra finanziaria;

considerato, quindi, che non sussistono i requisiti di necessità e urgenza richiesti dall'articolo 77, secondo comma, della Costituzione, delibera di non procedere all'esame del disegno di legge n. 1665.

EMENDAMENTI

(al testo del decreto-legge)

Art. 1

1.1

MALLEGNI, Alfredo MESSINA

Al comma 1 sostituire le parole da: «Per consentire» fino a: «commi 3 e 4» con le seguenti:

«Al fine di pervenire al rilancio della Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e delle altre società del medesimo gruppo anch'esse in amministrazione straordinaria e di assicurare la continuità del servizio svolto dalle stesse,».

Conseguentemente, sopprimere i commi 3 e 4.

1.2

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Al comma 3 sostituire le parole: «tenendo conto dei livelli occupazionali e dell'» con le seguenti: «preservando i livelli occupazioni e l'»

1.3

MALLEGNI, Alfredo MESSINA

Dopo il comma 3 inserire il seguente:

«3-bis. Gli interventi di riorganizzazione di cui al comma 3 dovranno riguardare, in ogni caso:

a) la riduzione delle tipologie degli aeromobili attualmente in dotazione alla flotta;

b) la riorganizzazione del personale di terra anche mediante impiego in nuovi servizi innovativi per i passeggeri, da creare anche mediante investimenti mirati».

1.4

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Sopprimere il comma 5.

1.5

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Dopo il comma 5 inserire il seguente:

«5-bis. L'organo commissariale delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1 svolge le sue funzioni nell'ambito delle risorse umane, finanziarie e strumentali già disponibili alla data di nomina del medesimo organo, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica e senza alcun ulteriore aggravio finanziario a carico delle società in amministrazione straordinaria di cui al comma 1.».

ORDINI DEL GIORNO

G1.100

D'ARIENZO, SANTILLO, VONO, DE FALCO, STEGER, LUPO

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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 (A.S. 1665),

premesso che,

il decreto-legge in esame prevede misure per assicurare, nei prossimi mesi, la continuità operativa di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., entrambe in amministrazione straordinaria, attraverso la concessione di un nuovo finanziamento a titolo oneroso di ammontare pari a 400 milioni di euro della durata di sei mesi;

il prestito è finalizzato, oltre a finanziare le indifferibili esigenze gestionali di Alitalia Spa e Alitalia Cityliner Spa, a favorire l'esecuzione, da parte dell'organo commissariale, di un piano di iniziative ed interventi fun-

zionali all'efficientamento delle strutture utile alla tempestiva definizione del programma per il trasferimento dei complessi aziendali;

nello specifico, il provvedimento prevede che il programma della procedura di amministrazione straordinaria per il trasferimento dei complessi aziendali dovrà essere integrato con un piano avente ad oggetto le iniziative e gli interventi di riorganizzazione ed efficientamento della struttura e delle attività aziendali di Alitalia - Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A., funzionali a pervenire al trasferimento dei complessi aziendali delle società medesime;

l'organo commissariale della società, entro il 31 maggio 2020, dovrà pertanto espletare le procedure necessarie per pervenire al trasferimento dei complessi aziendali quali risultanti dal nuovo piano delle iniziative e interventi, assicurando la continuità produttiva dello stabilimento industriale di interesse strategico nazionale, anche con riferimento alla garanzia di adeguati livelli occupazionali,

tutto ciò premesso,

impegna il Governo a garantire, anche a seguito delle iniziative e degli interventi funzionali all'efficientamento delle strutture di Alitalia S.p.A. e di Alitalia Cityliner S.p.A, utili alla tempestiva definizione del programma per il trasferimento dei relativi complessi aziendali, il mantenimento dell'unitarietà operativa aziendale e dei livelli occupazionali e salariali del personale impiegato in tali aziende.

G1.101

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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»,

premessi che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

stando all'ultima relazione disponibile redatta nell'ambito dell'amministrazione straordinaria, la forza lavoro occupata del gruppo Alitalia al 30 giugno 2019 - al netto di quadri, dirigenti e personale amministrativo - è di 10.663 dipendenti, di cui 3.722 unità di terra, 1.292 addetti alla manutenzione, 612 quale personale operativo, 1.430 piloti e 3.557 assistenti di volo;

la citata forza lavoro di Alitalia si caratterizza per elevati livelli di professionalità e per il *know how* sviluppato nel tempo, la cui salvaguardia è un'imprescindibile necessità,

impegna il Governo ad assicurarsi che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche misure volte alla salvaguardia dei livelli occupazionali esistenti.

G1.200

FARAONE

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge recante: «Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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», già approvato dalla Camera dei deputati,

premesso che,

secondo i dati pubblicati dalla stampa economica nazionale, nel corso dei 45 anni di attività Alitalia ha ricevuto quantità enormi di denaro pubblico sotto forma di aumenti di capitale, contributi, garanzie ed altre operazioni, per un importo ad oggi stimato in circa 9 miliardi e 200 milioni di euro quali risorse stanziati per "mantenere in vita" la compagnia;

difatti, sono diversi gli esborsi economici che l'Italia ha messo in atto per il salvataggio dell'azienda: tra il 1974 ed il 2007, lo Stato avrebbe speso un valore maggiore di 5 miliardi di euro, mentre tra il 2008 e il 2014 sarebbero stati sborsati ulteriori 4,1 miliardi;

venendo ai tempi più recenti, al netto di operazioni di collocamenti e negoziazioni, sono da considerare nelle cifre suddette il prestito statale del 2008 di 300 milioni e gli interventi su salari e cassa integrazione per 2,5 miliardi, i 75 milioni forniti da Poste Italiane nel 2014 e, infine, i 900 milioni di prestito stabilito dal Governo Gentiloni nel 2017. Per quest'ultima operazione, a tal proposito, la scadenza del prestito era stata prorogata varie volte, venendo infine cancellata definitivamente dal Governo Conte I;

sempre secondo i dati, nel corso della gestione commissariale - avviata a partire dal 2 maggio 2017 con lo scopo di elaborare un piano di cessione dell'attività - la compagnia avrebbe bruciato un ammontare di 837 milioni di euro.

Considerato che,

il decreto in discussione concede ad Alitalia ulteriori 400 milioni, prestito che dovrà essere restituito nel termine di 6 mesi;

durante l'esame del provvedimento alla Camera, la XIV Commissione Politiche Ue ha espresso un parere favorevole al decreto con l'osservazione di rispettare un termine entro il quale prevedere la restituzione del finanziamento, in maniera da non incorrere in violazione della normativa europea in materia di aiuti di Stato, e che tale termine è stato individuato nel 31 maggio prossimo al fine di realizzare o quantomeno avviare la procedura di cessione della compagnia;

il Governo italiano non ha ancora espresso una forte e solida posizione in merito al futuro di Alitalia, addivenendo di volta in volta a soluzioni che non delineano una chiara volontà di agire in maniera risolutiva sulla questione;

la situazione drammatica in cui versa la compagnia di bandiera italiana perdura ormai da quasi tre anni e, ad oggi, non è ancora chiaro quale sarà il futuro dell'azienda, rimanendo ferma la necessità di porre un freno all'utilizzo costante di risorse pubbliche per una società che si rivela continuamente in perdita;

stando al parere di alcuni analisti, la compagnia negli anni ha registrato livelli di fatturato discreti, ma le spese hanno sempre superato i ricavi, ponendo grossi problemi per la prosecuzione dell'attività di impresa;

dal quadro sopra delineato risulta evidente come il termine del 31 maggio prossimo, fissato per la restituzione del prestito, sarà difficilmente rispettato, in considerazione delle numerose proroghe e della pregressa esperienza per il precedente prestito di 900 milioni, mai restituito.

Tutto ciò premesso, impegna il Governo:

a non intraprendere in futuro operazioni di finanziamento o prestito di risorse pubbliche in favore di Alitalia, anche al fine di evitare l'apertura di una procedura di infrazione da parte delle istituzioni europee con conseguente ulteriore danno per il nostro Paese;

ad individuare nel più breve tempo possibile il partner commerciale più solido in grado di portare a compimento la procedura di cessione, anche al fine di rispettare il termine del 31 maggio e di salvaguardare nella maniera più rigorosa le posizioni lavorative dei dipendenti di Alitalia che ad oggi risultano fortemente compromesse dalla situazione di profonda incertezza in cui versa l'azienda.

G1.102

PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

Alitalia dispone oggi di una flotta di 93 aeromobili, dopo una costante riduzione operata negli ultimi anni, impegnati su rotte a corto e lungo raggio,

impegna il Governo ad assicurarsi che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche misure volte al mantenimento in essere dell'attuale flotta del gruppo, senza dismissioni ingiustificate, nonché al mantenimento e all'eventuale ampliamento della mappa delle destinazioni, potenziando tanto il corto quanto il lungo raggio.

G1.103

CANDIANI, MONTANI, PERGREFFI, RUFA, BRIZIARELLI, DE VECCHIS, CAMPARI, CORTI

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento

mento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

l'aeroporto di Milano Malpensa è il primo aeroporto per traffico merci in Italia ed il secondo aeroporto per traffico passeggeri: nel 2018, infatti, sono transitati da Malpensa circa 24,7 milioni di passeggeri e 570.000 tonnellate di merci;

negli ultimi anni Alitalia ha progressivamente diminuito la sua presenza nell'aeroporto di Milano Malpensa, mantenendo soltanto alcuni collegamenti domestici (risultanti particolarmente diseconomici) e poche tratte intercontinentali (New York-JFK; Tokyo-Narita; Abu Dhabi), nonostante gli elevati coefficienti di riempimento registrati su tutti i collegamenti operati nelle tratte servite;

date le sue dimensioni e capacità, l'aeroporto di Milano Malpensa risulta al momento sottoutilizzato, laddove potrebbe essere sfruttato in maniera molto più proficua, quale *hub* per la compagnia di bandiera, così sgravando gli altri due scali lombardi (Milano-Linate e Bergamo-Orio al Serio) da un evidente sovraccarico, e così da servire in maniera funzionale la città di Milano (sempre più interessata da esponenziali flussi di utenti) e tutte le aree limitrofe,

impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni al potenziamento della presenza di Alitalia nell'aeroporto di Milano Malpensa, al fine di farne un *hub* strategico per i collegamenti a medio-lungo raggio della compagnia, così da accrescere la competitività di quest'ultima.

G1.104

ROMEO, ARRIGONI, AUGUSSORI, BORGHESI, Simone BOSSI, CALDEROLI, CANDIANI, CANTÙ, CENTINAIO, FAGGI, IWOBBI, Emanuele PELLEGRINI, PERGREFFI, PIROVANO, RIVOLTA, MONTANI

Il Senato,

in sede d'esame del disegno di legge n. 1665 recante «Conversione in legge del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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»,

premesso che:

il comma 3 dell'articolo 1 del decreto in conversione stabilisce che il programma della procedura straordinaria di Alitalia sia integrato con un piano

recante un insieme di iniziative e interventi di riorganizzazione ed efficientamento dei complessi aziendali delle società in amministrazione straordinaria che consenta di intercettare in modo più adeguato l'interesse dei potenziali acquirenti, massimizzando le possibilità di successo dell'operazione di vendita;

considerato che:

i XXV Giochi olimpici invernali si terranno, nel febbraio 2026, nelle città di Milano e Cortina d'Ampezzo, con un interessamento anche delle aree di Valtellina (SO), Val di Fiemme (TN), Baselga di Piné (TN) e Rasun Anterselva (BZ);

per l'ottimale riuscita della manifestazione sportiva, data la sua rilevanza internazionale, è necessario che il sistema infrastrutturale e trasportistico delle aree interessate sia all'avanguardia e che il servizio garantito alla comunità nazionale e internazionale sia improntato alla massima efficienza;

i principali scali aeroportuali che saranno giocoforza interessati dal massiccio flusso di utenti in entrata/uscita sono quelli siti nella regione Lombardia, ed in particolare gli aeroporti di Milano Linate, Milano Malpensa e Bergamo-Orio al Serio;

risulta imprescindibile il potenziamento dei predetti scali, in termini di servizi offerti a terra, e soprattutto dei collegamenti aerei in arrivo e in partenza dai medesimi,

impegna il Governo ad assicurare che - nel piano integrativo di interventi e iniziative di riorganizzazione ed efficientamento di Alitalia di cui in premessa - siano riservate specifiche attenzioni agli aeroporti siti nella regione Lombardia, al fine di potenziare i servizi (*handling* e *aviation*) garantiti dalla stessa Alitalia negli scali lombardi data la loro centralità infrastrutturale e trasportistica nell'ambito delle Olimpiadi invernali del 2026.

G1.105

MALLEGNI, Alfredo MESSINA

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n.137, recante 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,

premesso che:

il decreto-legge in esame dispone la concessione, nell'anno 2019, in favore di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. in amministrazione straordinaria e delle altre società dello stesso gruppo, di un ulteriore finanziamento di 400 milioni di euro, per la durata di 6 mesi, per consentire il trasferimento dei complessi aziendali ad essa facenti capo;

la questione di Alitalia si protrae da oltre undici anni e i tentativi di ristrutturazione della compagnia aerea italiana che in questo lungo arco temporale sono stati esperiti attraverso l'uso reiterato dei decreti-legge, non hanno, ad oggi, fornito alcuna garanzia di soluzioni concrete e definitive per il rilancio della stessa, traducendosi in una sovrapposizione di prestiti temporanei;

una seria opera di ristrutturazione dovrebbe piuttosto porre la compagnia aerea in grado di competere in modo più efficace sul mercato dei trasporti, spostando l'orientamento verso una posizione di mercato diversificata rispetto a quella tradizionalmente perseguita da Alitalia e finalizzata a garantirne la continuità aziendale;

se si guarda ai numeri della compagnia Alitalia - flotta di 118 aerei, 26 sul lungo raggio e 92 sul breve e medio raggio, per 400 mila ore di volo; i ricavi sono poco più di 3 miliardi; perdite per oltre 300 milioni di euro annui; costo del lavoro che incide per il 19,1 per cento; 11.601 dipendenti, di cui 10.711 a tempo pieno, al lordo della CIGS; 21 milioni e 491 mila passeggeri, di cui 2,7 milioni sul lungo raggio coefficienti di occupazione al 79,2 per cento; puntualità all' 83,2 per cento; regolarità al 99,6 per cento - emerge come si dovrebbero approfondire maggiori sforzi per cambiare radicalmente l'obiettivo strategico, in direzione di un nuovo assetto per la sua gestione e di un atteggiamento diverso e più convincente sulla strada di un reale risanamento economico;

in luogo della cessione - "svendita" - della compagnia aerea italiana, un suo rilancio è ancora possibile e per noi indispensabile ed è perseguibile attraverso scelte di lungo periodo finalizzate alla continuità aziendale, che inevitabilmente devono prevedere:

1) la riduzione delle tipologie di aeromobili, in flotta, analogamente ad altre compagnie, nazionali e internazionali, consentendo così economie nei costi del personale tecnico e di cabina e nei costi di manutenzione;

2) la individuazione di un modello di *business* di riferimento sulla base del quale Alitalia possa ristrutturarsi, prendendo atto della difficoltà di gestire le due dimensioni differenti (corto raggio verso lungo raggio e voli *low cost*) all'interno della stessa compagnia, come l'esperienza degli ultimi anni dimostra;

3) la salvaguardia occupazionale che necessita di condizioni stabili sulla base delle quali la società aeroportuale possa organizzare le proprie risorse per assicurare investimenti che garantiscano la crescita della capacità infrastrutturale, un potenziamento della qualità dei servizi e una migliore interconnessione aerea sui territori serviti,

impegna il Governo:

ad assumere iniziative e adottare misure che in un'ottica di salvaguardia e di rilancio della compagnia di bandiera italiana - strumento per accompagnare una crescita e uno sviluppo del turismo nel nostro Paese - tengano insieme l'interesse del Paese, della società, degli utenti e ovviamente dei lavoratori, cercando di allinearli il più possibile;

ad agevolare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino l'istituzione di un Comitato parlamentare per il monitoraggio e controllo delle procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio di Alitalia S.p.a., composto da cinque senatori e da cinque deputati.

G1.106

MALLEGNI, Alfredo MESSINA

Il Senato,

in sede di discussione del disegno di legge di conversione del decreto-legge 2 dicembre 2019, n. 137, recante 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,

premesso che:

il decreto-legge in oggetto 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, per consentire di pervenire al trasferimento dei complessi aziendali facenti capo alle stesse;

alla società Alitalia S.p.A., in amministrazione straordinaria dal 2 maggio 2017, sono stati concessi, oltre ai 400 milioni previsti dal decreto in oggetto, finanziamenti a titolo oneroso per 600 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 50 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito, con modificazioni, dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, incrementati di 300 milioni di euro, ai sensi dell'articolo 12 del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 dicembre 2017, n. 172;

nonostante gli interventi adottati negli anni la crisi aziendale di Alitalia non è stata superata;

occorre quindi mettere in campo iniziative finalizzate a garantire la continuità aziendale della compagnia, coinvolgendo il Parlamento nelle attività di monitoraggio e controllo degli interventi stessi,

delibera:

di avviare, in sede parlamentare, un percorso immediato volto a promuovere, per quanto di competenza, l'adozione di atti che determinino l'istituzione di un Comitato parlamentare per il monitoraggio e controllo delle procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio di Alitalia S.p.a. composto da cinque senatori e da cinque deputati.

EMENDAMENTI

1.0.1

MALLEGNI, Alfredo MESSINA

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis.

(Comitato parlamentare di controllo sul rilancio di Alitalia S.p.A.)

1. È istituito il Comitato parlamentare per il controllo sul rilancio di Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A., composto da cinque senatori e da cinque deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati, su designazione dei gruppi parlamentari, in proporzione al numero dei componenti dei gruppi parlamentari, garantendo comunque la rappresentanza paritaria della maggioranza e delle opposizioni. L'Ufficio di Presidenza, composto dal Presidente, da un Vicepresidente e da un Segretario, è eletto dai componenti del Comitato a scrutinio segreto.

2. L'attività e il funzionamento del Comitato sono disciplinati da un regolamento interno approvato dal Comitato stesso prima dell'inizio dei propri lavori.

3. Gli oneri derivanti dall'istituzione e dal funzionamento del Comitato sono posti per metà a carico del bilancio interno del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio interno della Camera dei deputati.

4. Il Comitato monitora le procedure dell'amministrazione straordinaria e quelle finalizzate al rilancio dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia-Società Aerea Italiana S.p.A. e a garantire la continuità aziendale della stessa. Può richiedere all'organo commissariale e al Governo tutta la documentazione che ritiene necessaria all'espletamento della propria funzione di controllo. Può richiedere l'audizione dell'organo commissariale, dei ministri competenti, di tutti i soggetti coinvolti nelle procedure di cessione.

5. L'attività del Comitato cessa con la fine della legislatura nel corso della quale è stato istituito.».

1.0.2

RUFA, PERGREFFI, BRIZIARELLI, CAMPARI, CORTI

Dopo l'articolo inserire il seguente:

«Art. 1-bis

(Trattamenti economici di equità nel settore del trasporto aereo)

1. Al fine di contrastare forme di competizione salariale a ribasso in un settore caratterizzato da elevati standard di sicurezza, nonché di individuare un parametro esterno di commisurazione per definire la proporzionalità e la sufficienza del trattamento economico ai sensi dell'articolo 36 della Costituzione, i vettori e le imprese che operano e impiegano il personale sul territorio italiano che sono assoggettate alle autorizzazioni e alle certificazioni previste dalla normativa EASA e dalla normativa nazionale ed al monitoraggio di ENAC secondo le norme vigenti, applicano ai propri dipendenti i trattamenti economici complessivi non inferiori a quelli stabiliti dal contratto collettivo nazionale del trasporto aereo stipulato dalle organizzazioni datoriali e sindacali comparativamente più rappresentative a livello nazionale.».
