

XVI legislatura

Disegno di legge

A.S. n. 4-B

“Conversione in legge, con
modificazioni, del decreto-
legge 23 aprile 2008, n. 80,
recante misure urgenti
per assicurare il pubblico
servizio di trasporto aereo”

giugno 2008
n. 13



servizio studi del Senato

ufficio ricerche nei settori
delle infrastrutture e dei trasporti



Servizio Studi

Direttore Daniele Ravenna

Segreteria

tel. 6706_2451

Uffici ricerche e incarichi

Settori economico e finanziario

Capo ufficio: -----

M. Magrini _3789

Questioni del lavoro e della salute

Capo ufficio: M. Bracco _2104

Attività produttive e agricoltura

Capo ufficio: -----

Ambiente e territorio

Capo ufficio: R. Ravazzi _3476

Infrastrutture e trasporti

Capo ufficio: F. Colucci _2988

Questioni istituzionali, giustizia e cultura

Capo ufficio: -----

A. Sansò _3435

S. Biancolatte _3659

S. Marci _3788

Politica estera e di difesa

Capo ufficio: -----

A. Mattiello _2180

Questioni regionali e delle autonomie locali, incaricato dei rapporti con il CERDP

Capo ufficio: F. Marcelli _2114

Legislazione comparata

Capo ufficio: V. Strinati __3442

Documentazione

Documentazione economica

Emanuela Catalucci _2581

Silvia Ferrari _2103

Simone Bonanni _2932

Luciana Stendardi _2928

Michela Mercuri _3481

Domenico Argondizzo _2904

Documentazione giuridica

Vladimiro Satta _2057

Letizia Formosa _2135

Anna Henrici _3696

Gianluca Polverari _3567

Chiara Micelli _3521

Antonello Piscitelli _4942

I dossier del Servizio studi sono destinati alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Il Senato della Repubblica declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

XVI legislatura

Disegno di legge

A.S. n. 4-B

“Conversione in legge, con
modificazioni, del decreto-
legge 23 aprile 2008, n. 80,
recante misure urgenti
per assicurare il pubblico
servizio di trasporto aereo”

giugno 2008

n. 13

a cura di: Francesco Colucci

INDICE

PREMESSA	7
SCHEDE DI LETTURA	9
Articolo 1	
Scheda di lettura.....	11
La riforma delle procedure concorsuali e la modifica della revocatoria fallimentare	19
L'inchiesta comunitaria	20
L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e la questione Alitalia-Malpensa	23
Articolo 1-bis	
Scheda di lettura.....	29

Premessa

La scheda di lettura è riferita al disegno di legge n. 4-B, recante la conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80 "Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo", approvato dal Senato della Repubblica il 21 maggio 2008 e modificato dalla Camera dei deputati l'11 giugno 2008.

Il decreto-legge è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 97 del 24 aprile 2008 e scade, ove non convertito, il 23 giugno 2008.

Le parti relative alle modifiche approvate dalla Camera dei deputati sono evidenziate con il carattere **neretto**.

La compatibilità con il libero mercato degli interventi pubblici di salvataggio e di ricapitalizzazione di Alitalia, a partire dal 1996, sono illustrate nel *dossier* "La questione Alitalia: profili comunitari" del Servizio affari internazionali del Senato della Repubblica, n. 1 del 5 maggio 2008.

SCHEDE DI LETTURA

Articolo 1

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

1. È disposta in favore di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., per consentirle di fare fronte a pressanti fabbisogni di liquidità, l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni, a valere sulle disponibilità di cui alla contabilità speciale 1201 e in deroga alla procedura di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 46; tali disponibilità vengono ricostituite alla restituzione dell'importo erogato, maggiorate degli interessi maturati ai sensi del comma 2.

2. La somma erogata ad Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. ai sensi del comma 1 è rimborsata nel minore termine tra il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze o della perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero e il 31 dicembre 2008.

2-bis. Le medesime somme sono gravate da un tasso di interesse equivalente ai tassi di riferimento adottati dalla Commissione europea e, segnatamente, fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea 2007/C 319/03, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. C 319 del 29 dicembre 2007, e, dal 1o luglio 2008, al tasso indicato in conformità alla comunicazione della Commissione europea 2008/C 14/02, relativa alla

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea n. C 14 del 19 gennaio 2008, con una maggiorazione pari all'1 per cento.

2-ter. Le somme di cui al comma 1 e gli interessi maturati sono utilizzati per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale.

2-quater. In caso di liquidazione dell'Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., il debito di cui al presente articolo è rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale.

2-quinquies. All'esito della cessione o della perdita del controllo effettivo da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di cui al comma 2, le eventuali somme e gli interessi maturati utilizzati per far fronte alle perdite ai sensi del comma 2-ter si intendono ripristinati e dovuti dalla citata compagnia aerea, che provvede al relativo rimborso con aumento di capitale almeno di pari importo.

2-sexies. Il ripristino degli obblighi di pagamento si applica anche in ipotesi di realizzo di utili da parte di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A.; in tale caso le somme e gli interessi maturati sono dovuti nei limiti degli utili realizzati e sono in ogni caso

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

assoggettati alla disciplina di cui ai commi precedenti.

2-septies. All'onere derivante dal comma 2-ter, pari a 300 milioni di euro per l'anno 2008, si fa fronte:

a) quanto a 205 milioni di euro, mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 841, della legge 27 dicembre 2006, n. 296;

b) quanto a 85 milioni di euro, mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, e successive modificazioni;

c) quanto a 10 milioni di euro, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2008-2010, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2008, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero della solidarietà sociale.

2-octies. L'importo di 300 milioni di euro viene versato sulla contabilità speciale 1201, utilizzata ai sensi del comma 1 per concedere l'anticipazione ad Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. Le eventuali somme, rimborsate ai sensi del comma 2-quinquies, vengono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, nella stessa

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

proporzione e fino alla concorrenza massima dell'importo ridotto, alle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, commi 841 e 847, della legge 27 dicembre 2006, n. 296.

3. Tutti gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere da Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. a fare data dalla data di entrata in vigore del presente decreto e fino al termine di cui al comma 2, primo periodo, sono equiparati a quelli di cui al terzo comma, lettera d), dell'articolo 67 del regio decreto 16 marzo 1942, n. 267, e successive modificazioni, per gli effetti previsti dalla medesima disposizione.

La Camera dei deputati ha modificato l'articolo 1 ed aggiunto un articolo 1-*bis*, accorpando le disposizioni presenti in altri due decreti-legge in corso di conversione presso le Camere:

- articolo 4 del decreto-legge 93/2008¹ (in vigore dal 29 maggio 2008) che consente l'utilizzo dei 300 milioni erogati in forza del decreto-legge 80/2008 per far fronte alle perdite che comportino una riduzione del capitale e delle riserve al di sotto del livello minimo legale;
- articolo 1 del decreto-legge 97/2008² (in vigore dal 3 giugno 2008) che reca disposizioni sulla procedura di dismissione della partecipazione azionaria dello Stato nella compagnia aerea Alitalia.

Il testo del decreto-legge 80/2008, oggetto della presente scheda di lettura, con le modifiche approvate dalla Camera dei deputati è dunque, nella sostanza, già in vigore poiché contenuto nei tre decreti-legge. Ne consegue che, dal momento in cui entrerà in vigore la legge di conversione del presente decreto-

¹ "Disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie"; in corso di conversione presso la Camera dei deputati, atto n. 1185.

² "Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini"; in corso di conversione presso il Senato della Repubblica, atto n. 735 (*dossier* n. 11 del Servizio studi).

legge 80/2008, tali disposizioni si sovrapporranno a quelle richiamate contenute nei decreti-legge 93/2008 e 97/2008, cui sono identiche.

In termini di successione di norme nel tempo, la soluzione ideale avrebbe potuto essere l'inserimento delle disposizioni di soppressione nel disegno di legge di conversione del decreto-legge 80/2008 durante l'esame presso la Camera dei deputati; infatti il decreto-legge 80/2008 è stato esaminato dal Senato della Repubblica, in prima lettura, quando ancora non erano stati emanati i decreti-legge 93/2008 e 97/2008. Se le soppressioni in parola non dovessero essere inserite neanche nel corso dell'esame, in terza lettura, da parte del Senato della Repubblica, del decreto-legge 80/2008 (scade il 23 giugno 2008) si verificherà che, con l'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 80/2008, appariranno astrattamente vigenti nell'ordinamento disposizioni identiche, fino all'entrata in vigore delle disposizioni di soppressione, che presumibilmente avverrà in sede di conversione parlamentare dei decreti-legge 93/2008 e 97/2008. Tuttavia, le regole ermeneutiche del diritto intertemporale ed in particolare il principio della successione delle leggi nel tempo, faranno ritenere all'interprete che le disposizioni dei decreti-legge 93/2008 e 97/2008 siano state in vigore fino all'entrata in vigore della legge di conversione del decreto-legge 80/2008.

Il comma 1 dispone in favore di Alitalia – Linee aeree italiane S.p.A. l'erogazione dell'importo di euro 300 milioni.

L'erogazione è disposta a valere sulle disponibilità di cui alla contabilità speciale 1201, utilizzata per la gestione del Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica, istituito dall'articolo 14 della legge 46/1982³. Poiché il prelievo è disposto con legge, esso non è vincolato alle procedure ed ai limiti per l'accesso al fondo in questione, che appare, pertanto, estraneo all'intervento, condividendone solo la fonte di finanziamento, cioè la predetta contabilità speciale. Infatti, espressamente il comma in esame prevede la deroga alla procedura di cui alla legge 46/1982, disponendo la reintegrazione della contabilità mediante la restituzione dell'importo erogato, maggiorate degli interessi maturati ai sensi del comma 2.

La Camera dei deputati ha modificato la copertura finanziaria dell'erogazione, mediante le disposizioni contenute nei successivi commi 1-*septies* e 1-*octies*.

Il comma 2 corrisponde, con modificazioni, al primo periodo del comma approvato dal Senato della Repubblica, prevedendo la restituzione dell'erogazione entro il minor termine tra:

- il trentesimo giorno successivo a quello della cessione della partecipazione azionaria di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze o la perdita del controllo effettivo da parte del medesimo Ministero (**il testo**

³ Interventi per i settori dell'economia di rilevanza nazionale.

approvato dal Senato, identico a quello del Governo, prevede la cessione dell'intera quota del capitale sociale, di titolarità del Ministero dell'economia e delle finanze);

- il 31 dicembre 2008.

Il comma 2-bis, introdotto dalla Camera dei deputati, corrisponde al secondo periodo del comma approvato dal Senato della Repubblica, con la differenza di una maggiorazione del tasso d'interesse pari all'1 per cento.

Il tasso d'interesse sul prestito è fissato:

- fino al 30 giugno 2008, al tasso indicato nella comunicazione della Commissione europea (2007/C 319/03), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 319 del 29 dicembre 2007;
- dal 1° luglio 2008, al tasso indicato in conformità alla comunicazione della Commissione europea relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione (2008/C 14/02), pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea C 14 del 19 gennaio 2008.

La Comunicazione della Commissione 2007/C 319/03 è relativa ai tassi di interesse per il recupero degli aiuti di Stato e di riferimento/attualizzazione in vigore per i 25 Stati Membri con decorrenza 1° gennaio 2008: 5,9%.

La Comunicazione della Commissione 2008/C 14/02 ha rivisto il metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione, introducendo una metodologia accurata che è suscettibile di variare, da Stato a Stato e a seconda del debitore; si tratta di una nuova metodologia che, a detta della Commissione, necessiterà di un congruo periodo di tempo per essere affinata; in ogni caso, per il periodo compreso tra il 1° luglio 2008 e il 31 dicembre 2008, il tasso di riferimento sarà calcolato, in via eccezionale, sulla base dei tassi IBOR a 1 anno, rilevati nel corso dei mesi di febbraio, marzo e aprile. Inoltre, per tenere conto di variazioni significative ed improvvise, verrà effettuato un aggiornamento ogni volta che il tasso medio, calcolato nei tre mesi precedenti, si discosterà di più del 15 % dal tasso valido in quel momento e il nuovo tasso entrerà in vigore il primo giorno del secondo mese successivo ai mesi utilizzati per il calcolo.

Il comma 2-ter prevede che le somme di cui al comma 1 e gli interessi maturati sono utilizzati per far fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale

L'articolo 2446 del codice civile prevede che, qualora il capitale delle società commerciali è diminuito di oltre un terzo in conseguenza di perdite, gli amministratori o il consiglio di gestione, e nel caso di loro inerzia il collegio sindacale ovvero il consiglio di sorveglianza, devono senza indugio convocare l'assemblea per gli opportuni provvedimenti.

Il comma 2-*quater* prevede che, in caso di liquidazione di Alitalia, il debito di cui al presente articolo sia rimborsato solo dopo che sono stati soddisfatti tutti gli altri creditori, unitamente e proporzionalmente al capitale sociale.

Il comma 2-*quinquies* disciplina la restituzione dell'erogazione nel caso di cessione o della perdita del controllo effettivo da parte del Ministero dell'economia e delle finanze di Alitalia; in tale caso le eventuali somme e gli interessi maturati utilizzati per far fronte alle perdite ai sensi del comma 2-*ter* si intendono ripristinati e dovuti dalla citata compagnia aerea, che provvede al relativo rimborso con aumento di capitale almeno di pari importo.

Il comma 2-*sexies* disciplina il caso di un deciso miglioramento della *performance* di Alitalia, con il realizzo di utili di bilancio; in tale caso il ripristino degli obblighi di pagamento viene confermata e le somme e gli interessi maturati sono dovuti nei limiti degli utili realizzati e sono in ogni caso assoggettati alla disciplina di cui ai commi precedenti.

Il comma 2-*septies* modifica il criterio di copertura finanziaria dell'erogazione, poiché la nuova previsione introdotta dal comma 2-*ter* (utilizzo in aumento del capitale sociale per far fronte alla sua riduzione sotto il limite legale) appare suscettibile di compromettere l'ipotesi originaria del decreto-legge in esame, cioè quella di un'erogazione finalizzata alla dismissione della partecipazione azionaria con successiva restituzione. La copertura è quindi disciplinata nell'ipotesi di incerta restituzione, riducendo alcune autorizzazioni di spesa del bilancio dello Stato, in luogo dell'utilizzo della giacenza di tesoreria di cui al comma 1, che fungerà esclusivamente da serbatoio temporaneo per la provvista finanziaria del trasferimento di risorse.

Il comma 2-*septies*, lettera a) riduce per 205 milioni di euro l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 841, della legge 296/2006 (legge finanziaria per il 2007).

Il citato comma 841 conferisce al Fondo per la competitività e lo sviluppo la somma di 300 milioni di euro per il 2007 e di 360 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009. Per effetto dell'articolo 29, comma 11, del decreto-legge 248/2007⁴, lo stanziamento per il 2008 è stato ridotto di 90,5 milioni di euro, mentre quello per il 2009 è stato integrato per il medesimo importo.

Il comma 2-*septies*, lettera b) riduce di 85 milioni di euro l'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 847, della legge 296/2006 (legge finanziaria per il 2007).

⁴ Proroga di termini previsti da disposizioni legislative e disposizioni urgenti in materia finanziaria.

Il citato comma 847 conferisce al Fondo per la finanza d'impresa la somma di 50 milioni di euro nel 2007, 100 milioni di euro per il 2008 e 150 milioni di euro per il 2009.

Il comma 2-septies, lettera c) riduce di 10 milioni di euro lo stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio 2008-2010, nell'ambito del programma Fondi di riserva e speciali della missione "fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per il 2008 (accantonamento relativo al Ministero della solidarietà sociale).

Il comma 2-octies dispone che l'importo di 300 milioni di euro viene versato sulla contabilità speciale 1201, relativa al Fondo rotativo per l'innovazione tecnologica, già utilizzata in applicazione del decreto-legge in esame per concedere l'erogazione ad Alitalia, al fine di reintegrarne la disponibilità. Le eventuali somme rimborsate dalla società saranno versate all'entrata del bilancio dello Stato e proporzionalmente riassegnate alle originarie finalizzazioni di spesa.

La relazione tecnica del decreto-legge 93/2007, da dove provengono le disposizioni dei commi da 2-bis a 2-octies, precisa che le norme sono volte a salvaguardare per i prossimi dodici mesi la continuità aziendale di Alitalia, provvedendo a fornire alla stessa i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della Società ed escludendo, nel medesimo periodo di tempo, ogni ricorso ad ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali. Afferma altresì che, in conseguenza delle disposizioni di copertura finanziaria e della disposizione che prevede il versamento all'entrata delle eventuali somme rimborsate e la loro riassegnazione alle originarie finalità di spesa, l'intervento è interamente coperto per i relativi effetti sui saldi di finanza pubblica.

La finalizzazione delle somme erogate ad Alitalia al ripiano di perdite che possano comportare una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello del minimo legale, comporta, in base ai criteri di contabilizzazione adottati ai fini del rispetto dei parametri fissati in sede comunitaria, la trasformazione dell'intervento da una operazione di natura finanziaria, irrilevante ai fini dell'indebitamento netto, ad una operazione di natura economica, che incide su tale saldo: infatti, l'erogazione in questione è contabilizzata come trasferimento in conto capitale con pari effetto sull'indebitamento netto delle Amministrazioni pubbliche per il 2008. La disposizione di cui al comma 2-quater appare suscettibile di compromettere la possibilità per lo Stato, in caso di liquidazione di Alitalia, di poter recuperare il credito vantato nei confronti della Società.

Il comma 3 equipara tutti gli atti, i pagamenti e le garanzie posti in essere da Alitalia a quelli di cui al terzo comma, lettera d), dell'articolo 67 del regio decreto 267/1942⁵, per gli effetti previsti dalla medesima disposizione.

L'equiparazione opera a fare data dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al termine di cui al comma 2, primo periodo, ove è fissato quello per la restituzione dell'erogazione.

Il regio decreto 267/1942 disciplina il fallimento delle società e l'articolo 67 si occupa della revoca degli atti del fallito escludendo dalla revoca (terzo comma, lettera d):

- gli atti, i pagamenti e le garanzie concesse su beni del debitore purché posti in essere in esecuzione di un piano che appaia idoneo a consentire il risanamento della esposizione debitoria dell'impresa e ad assicurare il riequilibrio della sua situazione finanziaria e la cui ragionevolezza sia attestata da un professionista iscritto nel registro dei revisori contabili.

La riforma delle procedure concorsuali e la modifica della revocatoria fallimentare

La materia delle procedure concorsuali, disciplinate dal regio decreto 267/1942 recante la disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa è stata significativamente innovata nel corso delle legislature XIV e XV; tale dato appare particolarmente rilevante in considerazione della circostanza che, nelle precedenti legislature, non era stata approvata nessuna modifica organica di tale settore. Su alcune norme del R.D. 267/1942, tuttavia, erano intervenute in periodi diversi pronunce della Corte costituzionale.

Modifiche alla legge fallimentare sono state introdotte ad opera del decreto legge 352/2005 (articolo 2) che ha dettato alcune urgenti disposizioni in ordine all'istituto della revocatoria ed alla procedure di concordato preventivo. Nel corso del dibattito per la conversione del decreto-legge è stata inserita nel disegno di legge di conversione, attraverso la presentazione di un emendamento governativo, una delega al Governo per una riforma organica e coerente di tutta la materia delle procedure concorsuali (art. 1, comma 5). Sulla base della citata norma di delega è stato quindi emanato il decreto legislativo 5/2006 (Riforma organica delle procedure concorsuali) che interviene in profondità sulla legge fallimentare. Il decreto-legge 352/2005 prevedeva, inoltre, che entro un anno dall'esercizio della delega potessero essere emanate disposizioni correttive ed integrative e ciò è avvenuto con il decreto-legislativo 169/2007 che, in particolare, ha modificato l'articolo 67 del Regio Decreto 267/1942 in materia di revocatoria fallimentare precisando che, ai fini dell'esonero dalla revocatoria, il piano sulla cui base sono stati eseguiti atti, pagamenti e concesse garanzie sui beni del debitore deve essere stato redatto da specifici professionisti di particolare competenza.

⁵ *Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa.*

Si osserva che la disposizione contenuta nel comma 3 in esame non è richiamata nella motivazione del decreto-legge, né su essa si esprime la relazione governativa. La norma prevede una generale esclusione degli atti di Alitalia dalla eventuale revocatoria fallimentare, cioè nell'ipotesi di un fallimento che al momento non c'è. Potrebbe trattarsi di un'espansione dell'ambito oggettivo di applicazione della revocatoria fallimentare, che coprirebbe, oltre gli atti compiuti nell'ambito del piano di salvataggio (peraltro non espressamente menzionato) anche tutti gli altri adottati dopo l'entrata in vigore del decreto-legge e fino alla restituzione del prestito, comunque non oltre il 31 dicembre 2008, con la discriminazione dei crediti ante decreto e di quelli successivi alla restituzione del prestito e, comunque, sorti dopo il 31 dicembre 2008.

Trattandosi di un decreto-legge è da valutare attentamente la sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza di una disposizione che interviene sul futuro fallimento di una società per azioni quotata in borsa, senza che la sussistenza dei presupposti costituzionali di necessità e urgenza siano spiegate nella motivazione del decreto medesimo.

La Corte Costituzionale, con la sentenza 128/2008, depositata il 30 aprile 2008 (dopo l'emanazione del decreto-legge in esame) ha dichiarato l'incostituzionalità di disposizioni del decreto-legge 262/2006 (articolo 2, commi 105 e 106) relative all'esproprio del teatro Petruzzelli di Bari, perché né nella motivazione del decreto-legge, né nella relazione governativa, era ravvisabile un collegamento con le stesse disposizioni. Secondo i principi enunciati dalla precedente sentenza 171/2007, relativamente alla sussistenza dei requisiti di necessità ed urgenza delle disposizioni contenute nei decreti-legge, la Corte Costituzionale ha ribadito che l'esistenza di tali requisiti non può essere sostenuta da una mera ed apodittica enunciazione, ma deve trovare puntuale spiegazione nella motivazione del decreto-legge.

L'inchiesta comunitaria

L'11 giugno 2008 la Commissione UE ha avviato un'inchiesta approfondita sul prestito di 300 milioni di euro concesso dallo Stato italiano ad Alitalia.

La Commissione europea ha deciso di aprire un'inchiesta approfondita per verificare la compatibilità del prestito concesso dallo Stato italiano ad Alitalia con le regole comunitarie in materia di aiuti di Stato. In questa fase la Commissione ritiene che tale prestito, che la compagnia aerea italiana ha la facoltà di imputare in conto capitale, potrebbe costituire un aiuto incompatibile con il mercato comune. L'inchiesta consentirà a tutte le parti interessate di presentare le proprie osservazioni.

La Commissione in un comunicato osserva che con il decreto-legge 80/2008 le autorità italiane hanno concesso ad Alitalia un prestito di 300 milioni di euro per consentirle di far fronte alla situazione nella quale si trova. Con il secondo decreto-legge (93/2008) esse hanno concesso ad Alitalia la facoltà di imputare l'importo del prestito in conto capitale. Tale facoltà è volta a consentire alla compagnia di preservare il valore del proprio capitale per scongiurare l'apertura di una procedura concorsuale e permetterne l'eventuale privatizzazione.

In questa fase la Commissione considera che tale misura a favore di Alitalia potrebbe costituire un aiuto di Stato incompatibile con le regole comunitarie in vigore e potrebbe pertanto conferirle un vantaggio ingiustificato nei confronti dei suoi concorrenti.

In linea di massima lo Stato italiano non può più concedere aiuti al salvataggio e alla ristrutturazione ad Alitalia, poiché quest'ultima ne ha già beneficiato.

L'apertura di questa procedura deve consentire alla Commissione di analizzare in modo approfondito la natura esatta di questa misura e le condizioni della sua concessione ad Alitalia, per determinare se si tratti di un aiuto di Stato ai sensi del trattato. In questo contesto la Commissione valuterà se un investitore privato avrebbe agito nello stesso modo del governo italiano.

L'apertura di un'inchiesta approfondita, che non pregiudica in alcun modo la decisione finale della Commissione, consentirà a tutte le parti interessate al dossier di esprimere il proprio punto di vista.

La Commissione può, se lo ritiene necessario, adottare una decisione di sospensione dell'aiuto. Si tratta unicamente di una facoltà a sua disposizione, di rado utilizzata. L'ultima volta che la Commissione ha adottato, simultaneamente, una decisione di avvio del procedimento formale di indagine ed una decisione di sospensione è stato nel 2005, in merito ad un regime di aiuti (vantaggio economico concesso a più imprese e distribuito nel tempo). In quel caso, occorreva fermare il procedimento di concessione degli aiuti alle imprese.

Nel caso in oggetto, la collaborazione con le autorità italiane è buona e la Commissione non ha pertanto ritenuto necessario ordinare la sospensione.

La Commissione è tuttavia libera di valersi di tale facoltà, secondo l'evoluzione del caso.

Le questioni essenziali riguardanti il prestito alle quali la Commissione dovrà trovare una risposta nel corso dell'indagine sono:

- 1) accertare se la misura configuri un aiuto di Stato ai sensi del trattato;
- 2) stabilire se l'aiuto sia compatibile con il mercato comune.

La Commissione valuta che Alitalia ha già beneficiato di aiuti per la ristrutturazione (2001) e per il salvataggio (2004). Pertanto, lo Stato italiano non può più, di norma, concederle aiuti.

La Commissione dovrà dunque stabilire se al posto dello Stato italiano un investitore privato operante in normali condizioni di mercato avrebbe adottato la misura in esame. Se così è, la misura in oggetto non costituisce un aiuto. In caso contrario, si tratta di un aiuto di Stato ai sensi del trattato.

Nel quadro dell'analisi, la Commissione tiene conto in particolare della situazione finanziaria dell'impresa interessata e delle condizioni per la concessione dell'aiuto (tasso di interesse, condizioni di rimborso) nonché degli eventuali annunci di acquisto della compagnia da parte di investitori privati e di tutte le informazioni che le saranno trasmesse dalle autorità italiane e dalle parti interessate (concorrenti).

La Commissione, tuttavia, ricorda che il carattere di aiuto di Stato di una misura statale deve essere valutato al momento della sua concessione e che secondo gli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà, un'impresa può beneficiare, in un periodo di 10 anni, soltanto di un aiuto per il salvataggio e/o per la ristrutturazione (principio dell'"aiuto una tantum"). Avendo beneficiato di un aiuto per il salvataggio nel 2004, Alitalia non può dunque più

beneficiarne fino al 2014.

Il comunicato, inoltre, si occupa dell'eventuale annullamento, da parte del Tribunale di primo grado dell'Unione, il 9 luglio 2008, della decisione della Commissione del 18 luglio 2001 che ha considerato l'aiuto per la ristrutturazione autorizzato nel 1997 come aiuto compatibile avrà un'influenza sul trattamento dell'aiuto in esame. In tale eventualità l'applicazione ad Alitalia del principio dell'"aiuto una tantum" potrebbe essere rimesso in discussione, anche se il comunicato valuta che non vi sono legami diretti tra la decisione riguardante la ricapitalizzazione del 1997/2001 e l'aiuto oggetto dell'indagine approfondita aperta dalla Commissione l'11 giugno 2008 e anche qualora la prima decisione fosse annullata dal tribunale, poichè Alitalia ha beneficiato di un aiuto per il salvataggio nel 2004, secondo il principio dell'aiuto "una tantum", oggi non può più beneficiare di nuovi aiuti per il salvataggio e/o per la ristrutturazione.

Circa il terzo decreto legge (97/2008) le cui disposizioni corrispondono all'articolo 1-*bis* del decreto-legge in esame, relativamente alle condizioni applicabili nell'ipotesi di una privatizzazione di Alitalia, il comunicato considera che tale privatizzazione finora non si è realizzata e il decreto-legge 97/2008 non ha un'influenza diretta e immediata sulla misura oggetto dell'indagine avviata l'11 gennaio 2008, anche se la Commissione intende raccogliere informazioni supplementari al riguardo non essendo in grado, in questa fase, di fare ulteriori valutazioni.

Nel corso di una riunione tenutasi il 23 aprile 2008 le autorità italiane hanno informato la Commissione che il 22 aprile 2008 il Consiglio dei Ministri italiano aveva approvato la concessione di un prestito di 300 milioni di euro alla compagnia Alitalia per permetterle di fare fronte alla situazione in cui versa attualmente.

In quella occasione le autorità italiane avevano consegnato alla Commissione il decreto legge 80/2008 di concessione del prestito di 300 milioni di euro a Alitalia.

Il 27 maggio 2008 le autorità italiane hanno adottato il decreto legge 93/2008 che concede ad Alitalia la facoltà di iscrivere l'importo del prestito nel capitale proprio per far fronte alle perdite. Questa facoltà mira a permettere a Alitalia di preservare il valore del suo capitale per impedire che scatti la procedura d'insolvenza ("procedura concorsuale") e a lasciare aperta la prospettiva di una privatizzazione.

Molti denunzianti, fra cui alcune compagnie aeree concorrenti, hanno presentato denunce in merito alla concessione alla compagnia del prestito iscrivibile nel capitale proprio.

Il 3 giugno 2008 le autorità italiane hanno adottato un terzo decreto-legge (97/2008) che consente di derogare, in caso di privatizzazione di Alitalia, alle norme di diritto comune in materia di privatizzazione: in tal caso non sarebbe più necessario che la procedura di selezione dell'acquirente sia trasparente e aperta.

La Commissione ha deciso, con decisione dell'11 giugno 2008, di avviare il procedimento formale di indagine. Nell'ambito del procedimento, i terzi interessati e le autorità italiane potranno trasmettere le loro osservazioni alla Commissione.

La Commissione dovrà analizzare le informazioni che le saranno trasmesse nell'ambito dell'indagine approfondita.

Sulla base delle informazioni ricevute, la Commissione adotterà la decisione finale.

In materia di aiuti di Stato, la Commissione può, in esito all'avvio di un procedimento formale d'indagine, adottare tre tipi di decisioni: 1) una decisione "non aiuto", 2) una decisione "aiuto compatibile con il mercato comune", 3) una decisione

negativa: aiuto incompatibile con il mercato comune (con eventuale richiesta di recupero se l'aiuto è illegale, vale a dire se l'aiuto non è stato notificato alla Commissione prima della concessione).

Cronologia delle decisioni riguardanti Alitalia adottate dalla Commissione dal 1997

Decisione del 15 luglio 1997: la ricapitalizzazione di Alitalia, conferimento di capitali per 2750 miliardi di lire italiane, è un aiuto di Stato compatibile con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE (a condizione che siano rispettati alcuni impegni). Ricorso dinanzi al Tribunale di primo grado proposto da Alitalia. Il Tribunale ha annullato la decisione della Commissione.

Decisione del 18 luglio 2001: dato che la decisione del 15 luglio 1997 è stata annullata dal Tribunale di primo grado, la Commissione ha adottato una nuova decisione relativa alla stessa ricapitalizzazione del 15 luglio 1997. Ai sensi di questa decisione, la Commissione è giunta alla stessa conclusione della decisione del 1997: aiuto di stato compatibile con il mercato comune. Alitalia ha nuovamente presentato ricorso, ancora pendente, contro la decisione dinanzi al Tribunale di primo grado (causa T-301/01). La sentenza del tribunale sarà pronunciata il 9 luglio 2008.

Decisione del 19 giugno 2002: la Commissione autorizza la terza tranche (129 milioni di euro) dell'aiuto per la ristrutturazione approvato con la decisione del 18 luglio 2001 e autorizza, in quanto non aiuto (il criterio dell'investitore privato è rispettato) una nuova ricapitalizzazione fino a 1,4 miliardi di euro (di cui il 62% da risorse statali). Ricorso dinanzi al Tribunale di primo grado proposto da Air One (T-344/02). Il ricorso è attualmente pendente.

Decisione del 20 luglio 2004: la Commissione autorizza un aiuto per il salvataggio sotto forma di una garanzia dello Stato per un prestito ponte di 400 milioni di euro: aiuto compatibile con il mercato comune.

L'individuazione degli aeroporti di interesse nazionale e la questione Alitalia-Malpensa

L'articolo 698 del codice della navigazione prevede che alla individuazione degli aeroporti e dei sistemi di interesse nazionale, "quali nodi essenziali per l'esercizio delle competenze esclusive dello Stato", si provvede con un decreto del Presidente della Repubblica, da adottare (previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti) d'intesa con la Conferenza permanente Stato-regioni e sentita l'Agenzia del demanio, previo parere delle competenti Commissioni parlamentari da esprimere entro trenta giorni dall'assegnazione.

Ai fini dell'individuazione, si tiene conto delle dimensioni e della tipologia del traffico, dell'ubicazione territoriale e del ruolo strategico degli aeroporti, nonché di quanto previsto nei progetti europei TEN (Reti Transeuropee dei trasporti).

La materia "porti e aeroporti civili" è compresa dall'articolo 117, terzo comma, della Costituzione, tra le materie di legislazione concorrente, mentre l'articolo 117, sesto comma, stabilisce che la potestà regolamentare spetta allo Stato nelle sole materie di legislazione esclusiva, salva delega alle regioni. L'adozione del DPR deve avvenire

a seguito di un'articolata procedura, che comprende in particolare l'intesa con la Conferenza unificata Stato-regioni. Tale procedura sembra riconnettersi ad un indirizzo presente nella giurisprudenza costituzionale (sentenza della Corte costituzionale 303/2003) che, in applicazione del principio di sussidiarietà, considera possibile il conferimento, con legge statale, di competenze amministrative a livello centrale, anche in materie non espressamente attribuite alla legislazione esclusiva statale, subordinatamente ad alcune condizioni, tra le quali un adeguato coinvolgimento delle regioni interessate al procedimento decisionale. Ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del d.lgs. 96/2005 (che ha riformato il codice della navigazione aerea) le regioni esercitano le proprie competenze in materia nel rispetto dei principi desumibili dalle disposizioni contenute nel Titolo III del libro I della parte II del codice della navigazione. Pertanto la disciplina sulla individuazione degli aeroporti di interesse nazionale è da considerarsi legislazione di principio.

All'individuazione predetta non si è ancora proceduto, nel frattempo si è manifestata la crisi dell'aeroporto di Malpensa, conseguentemente a quella di Alitalia che ha deciso di concentrare le sue attività sull'aeroporto di Fiumicino.

Dal 2004 il Gruppo Alitalia è composto da due branche: AZ Fly che comprende tutte le attività di volo e AZ Servizi che comprende tutte le attività di terra.

Il Gruppo Alitalia comprende:

- Alitalia
- Alitalia Cargo
- Alitalia Express
- Alitalia Servizi (che comprende Alitalia Maintenance Systems S.p.A., Alitalia Airport S.p.A., Atitech S.p.A., Ales S.p.A.)
- Gruppo Volare (che comprende Volare Airlines e Air Europe)

Alitalia dal 2001 fa parte dell'alleanza SkyTeam l'alleanza aerea globale costituita il 22 giugno 2000 dai quattro membri fondatori Aeroméxico, Air France, Delta Air Lines e Korean Air con un network di 684 destinazioni in 133 paesi e più di 15.200 voli giornalieri.

Il capitale azionario della compagnia è così suddiviso (comunicazione Consob del 17 gennaio 2008):

- 49,90% Repubblica Italiana - Ministero dell'Economia e delle Finanze - Dipartimento del Tesoro
- 2,370% TT International
- 47,73% flottante alla Borsa di Milano.

Con DPCM 3 febbraio 2005 è stata disposta l'alienazione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Alitalia S.p.a, come prevista dal DPEF relativo agli anni 2003- 2006.

Il DPCM è intervenuto sulla base della legge n. 474/1994 , che ha disciplinato in via generale le dismissioni delle partecipazioni detenute dallo Stato, affidando la scelta delle modalità di alienazione di tali partecipazioni ad un apposito decreto del Presidente del Consiglio, e sulla base della legge 481/1995 , il cui articolo 1, comma 2, dispone che, per la privatizzazione dei servizi di pubblica utilità, il Governo definisca preventivamente i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione.

Secondo i criteri e le modalità indicati nel DPCM, l'alienazione avrebbe potuto eventualmente includere:

- la cessione diretta delle obbligazioni convertibili detenute dal Ministero stesso;
- la cessione indiretta delle obbligazioni convertibili detenute dal Ministero stesso.

Inoltre, l'alienazione avrebbe potuto essere effettuata, anche in più fasi:

- sia mediante offerta pubblica di vendita;
- sia mediante trattativa diretta, che potrà realizzarsi:
 - o anche mediante adesione ad offerte pubbliche di acquisto o di scambio;
 - o anche mediante operazioni di scambio di titoli.

Il DPCM ha precisato che, almeno in una prima fase, la partecipazione del Ministero dell'economia e delle finanze al capitale di Alitalia non avrebbe potuto risultare inferiore al 30 per cento.

Nel dicembre del 2006 il Governo scaturito dalle elezioni per la XV Legislatura (Prodi II) ribadì l'intendimento di cedere il controllo di Alitalia, avendo constatato l'impossibilità di realizzare uno stabile e proficuo risanamento dell'azienda, a soggetti in grado di perseguire il necessario rafforzamento industriale, competitivo e finanziario, beneficiando allo stesso tempo di auspicabili sinergie operative. La dismissione di partecipazioni dello Stato sarebbe stata condotta con modalità trasparenti e non discriminatorie, senza prescindere dai vincoli derivanti dalla normativa europea in tema di aiuti di Stato. Venne richiesto ai potenziali acquirenti del controllo di Alitalia l'impegno:

- a perseguire quanto lo stesso acquirente indica nel proprio piano, come necessario per il risanamento e il rilancio dell'azienda;
- ad assicurare la salvaguardia dell'identità nazionale (intesa come mantenimento della sede della società in Italia, del marchio, del logo e del portafoglio dei diritti di traffico);
- a non cedere la partecipazione acquisita per un periodo di 3 anni;
- a mantenere non i livelli occupazionali attuali o quelli minimi che il Ministero dei trasporti avrebbe potuto individuare in via autonoma, ma unicamente i livelli che lo stesso acquirente avrebbe ritenuto congrui in relazione alle iniziative previste nel piano e, quindi, tali da risultare coerenti con gli obiettivi di risanamento e rilancio dell'azienda.

L'esito delle procedura è stato negativo: i principali operatori europei del settore hanno ritenuto di non partecipare alla procedura e, tra i soggetti che invece vi hanno preso parte, nessuno ha presentato un'offerta vincolante.

Ribadendo la ferma intenzione di realizzare tempestivamente la cessione del controllo di Alitalia, nella convinzione che questo sia l'unico percorso capace di condurre ad un risanamento stabile dell'azienda, sia sotto il profilo competitivo che finanziario, il Ministero dell'Economia, il 31 luglio 2007 ha designato un nuovo presidente della società ed ha espresso l'auspicio che il nuovo vertice aziendale provveda a individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società e ad assumere l'impegno a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e adeguatezza di servizio del trasporto aereo in Italia. Il Ministero, infine, si è riservato di valutare con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti.

Il nuovo management ha approvato un nuovo piano industriale che definisce le più

opportune iniziative in grado di contenere l'emorragia patrimoniale e finanziaria che continua a indebolire l'azienda ed inoltre ad assicurare l'imprescindibile mantenimento dei presupposti di continuità aziendale, il cui venir meno determinerebbe una rapida accelerazione nella già grave situazione finanziaria di Alitalia. Il nuovo piano si incardina nel più volte confermato intendimento del Governo di cedere il controllo di Alitalia, risultando quindi, come lo ha definito la società, un piano di transizione e sopravvivenza, in attesa che si realizzi l'ingresso del nuovo azionista di controllo. Gli obiettivi di fondo che il piano intende perseguire sono la modifica e ridimensionamento dell'assetto di business della compagnia nel periodo transitorio, in modo da renderlo più sostenibile da un punto di vista economico, in un contesto di migliore efficienza operativa; salvaguardia del valore del brand Alitalia attraverso la ridefinizione della missione industriale e di un profilo competitivo distintivo; miglior posizionamento industriale così da favorire l'ingresso di soggetti terzi in possesso di competenze specifiche e risorse finanziarie da destinare allo sviluppo della compagnia; consistente apporto di risorse finanziarie, mediante aumento di capitale. La trattativa privata per la dismissione del controllo dell'azienda prende il via l'8 ottobre 2007, quando sono valutate le sei proposte provenienti da Air France-Klm, Lufthansa, Ap Holding, Aeroflot, Texas Pacific Group e una cordata il cui rappresentante legale è l'ex presidente della Corte Costituzionale, Antonio Baldassarre. Il 6 dicembre 2007, scadenza del termine per la presentazione delle offerte 'non vincolanti', ne arrivano tre: Air France-Klm, Ap Holding (AirOne) e la cordata Baldassarre. Il 21 dicembre 2007 Alitalia sceglie il gruppo franco-olandese per la trattativa in esclusiva e i ricorsi al giudice amministrativo proposti da Ap Holding vengono respinti. Il 2 aprile 2008, a seguito del negativo andamento delle trattative con il gruppo franco-olandese, il management di Alitalia ha conosciuto un altro avvicendamento. Il Governo, con il decreto-legge 80/2008, oggetto della presente scheda di lettura, ha valutato che Alitalia è il vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i Paesi non appartenenti all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali; conseguentemente, ritenuta la straordinaria necessità ed urgenza di assicurare, per ragioni di ordine pubblico e di continuità territoriale, il servizio pubblico di trasporto aereo, ha concesso ad Alitalia un prestito di 300 milioni di euro, definendolo "di breve termine" ed "a condizioni di mercato" della durata strettamente necessaria per non comprometterne la continuità operativa. La Commissione europea si è riservata di valutare se il prestito integra la fattispecie di "aiuto di Stato".

La Regione Lombardia, con legge 29/2007 ha disciplinato la materia degli aeroporti regionali, ma il Governo (delibera dell'11 gennaio 2008) l'ha impugnata per violazione della Costituzione e della normativa comunitaria.

Il decreto-legge 248/2007 (articolo 21-quater) disciplina gli ammortizzatori sociali nei settori aeroportuale e della navigazione aerea e istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, un fondo di continuità infrastrutturale, finalizzato al mantenimento degli investimenti nell'area di Malpensa. In particolare è previsto che un decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 31 dicembre 2008, concede o proroga, in deroga alla normativa ordinaria, trattamenti di cassa integrazione guadagni straordinaria, di mobilità e di disoccupazione speciale nelle aree territoriali colpite da

processi di riorganizzazione derivanti da nuovi assetti del sistema aeroportuale. Rientrano in tale fattispecie i processi i quali abbiano comportato una crisi occupazionale che coinvolga un numero di unità lavorative superiore a tremila. La norma dovrebbe riguardare il processo di riorganizzazione relativo all'Aeroporto Malpensa di Milano. Tali benefici in deroga sono ammessi nel limite di spesa di 40 milioni di euro per ciascuno degli anni 2008 e 2009. Viene, altresì, esteso ai trattamenti straordinari di integrazione salariale concessi al personale, anche navigante, dei vettori aerei, nonché delle società da essi derivanti a séguito di processi di riorganizzazione o trasformazioni societarie, la disciplina ordinaria sulle possibilità di proroga, oltre il termine di 24 mesi, relativa ai trattamenti straordinari di integrazione salariale concernenti i programmi di ristrutturazione, riorganizzazione o conversione aziendale.

Viene istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture, un fondo di continuità infrastrutturale, finalizzato al mantenimento degli investimenti nell'area di Malpensa. Il fondo è ripartito tra la Regione Lombardia e gli enti locali azionisti della società di gestione aeroportuale, con una dotazione di 40 milioni di euro per l'anno 2008.

Articolo 1-bis

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

1. Al fine di salvaguardare interessi pubblici di particolare rilevanza e in deroga a quanto disposto dall'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 31 maggio 1994, n. 332, convertito, con modificazioni, dalla legge 30 luglio 1994, n. 474, e successive modificazioni, il Consiglio dei ministri, con propria delibera, può individuare uno o più soggetti qualificati che, anche nell'interesse di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A., promuovano in esclusiva, per conto di terzi ovvero anche in proprio, la presentazione di un'offerta, indirizzata all'azionista o alla società, finalizzata ad acquisire il controllo di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. entro il termine indicato nella stessa delibera.

2. Dalla data della delibera di cui al comma 1, Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. consente al soggetto individuato o a soggetti dallo stesso individuati quali interessati alla presentazione dell'offerta, previa assunzione di adeguati impegni di riservatezza, l'accesso ai dati e alle informazioni necessarie alla presentazione dell'offerta stessa.

3. Nel periodo intercorrente tra l'individuazione del soggetto e la presentazione dell'offerta di cui al comma 1, le attività comunque finalizzate alla preparazione dell'offerta stessa non danno luogo ad

Modifiche apportate
dal Senato della Repubblica

Testo approvato
dalla Camera dei deputati

obblighi informativi ai sensi del testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, di cui al decreto legislativo 24 febbraio 1998, n. 58, e successive modificazioni.

4. Le successive determinazioni in ordine alla cessione del controllo, alle eventuali operazioni straordinarie strumentali al perfezionamento dell'operazione, alle eventuali indennità e manleve da rilasciarsi o agli impegni da assumersi in relazione alla situazione della società, comunque senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica, sono assunte con delibera del Consiglio dei ministri avendo prioritariamente riguardo alla salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti rispetto ai termini economici e finanziari complessivi dell'offerta presentata, in deroga a quanto previsto dall'articolo 80, comma 7, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successive modificazioni.

5. Al fine di assicurare la continuità e l'economicità dell'azione amministrativa, gli incarichi di consulenza già conferiti dal Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito della procedura di privatizzazione di Alitalia - Linee aeree italiane S.p.A. possono essere estesi, senza oneri aggiuntivi, anche oltre il termine originariamente previsto.

La Camera dei deputati ha inserito un nuovo articolo 1-bis, corrispondente all'articolo 1 del decreto-legge 97/2008⁶ (in vigore dal 3 giugno 2008) che reca disposizioni sulla procedura di dismissione della partecipazione azionaria dello Stato nella compagnia aerea Alitalia.

Il comma 1 contiene una deroga alle disposizioni in materia di dismissione delle partecipazioni azionarie dello Stato, di cui all'articolo 1, comma 2, del decreto-legge 332/1994⁷ onde:

- consentire al Consiglio dei Ministri di individuare uno o più soggetti qualificati che, anche nell'interesse di Alitalia–Linee aeree italiane s.p.a. promuovano:
 - in esclusiva;
 - per conto terzi ovvero anche in proprio:
 - la presentazione di un'offerta:
 - indirizzata all'azionista o alla società;
 - finalizzata ad acquisire il controllo di Alitalia–Linee aeree italiane s.p.a. entro un determinato termine.

Il richiamato articolo 1, comma 2, del decreto-legge 332/1994, prevede che l'alienazione delle partecipazioni dello Stato in società per azioni è effettuata con modalità:

- trasparenti e non discriminatorie;
- finalizzate anche alla diffusione dell'azionariato tra il pubblico dei risparmiatori e degli investitori istituzionali;
- preventivamente individuate, per ciascuna società, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle attività produttive.

Il comma 2 consente al soggetto interessato alla presentazione dell'offerta di acquisto, previa assunzione di adeguati impegni di riservatezza, l'accesso ai dati e alle informazioni necessarie alla presentazione dell'offerta stessa.

Il comma 3 esenta:

- le attività comunque finalizzate alla preparazione dell'offerta;
- nel periodo intercorrente tra l'individuazione del soggetto interessato alla presentazione e la effettiva presentazione dell'offerta;

⁶ "Disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini"; in corso di conversione presso il Senato della Repubblica, atto n. 735 (*dossier* n. 11 del Servizio studi).

⁷ Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni.

- dagli obblighi informativi di cui al decreto-legislativo 58/1998.⁸

Il citato decreto legislativo disciplina le regole degli intermediari finanziari (il soggetto incaricato di promuovere la presentazione dell'offerta) e delle società commerciali, in particolare qualora quotate in borsa, come nel caso di specie Alitalia.

Il comma 4 esenta le successive determinazioni (assunte con delibera del Consiglio dei Ministri) in ordine:

- alla cessione del controllo;
 - alle eventuali operazioni straordinarie strumentali al perfezionamento dell'operazione;
 - alle eventuali indennità e manleve da rilasciarsi o impegni da assumersi in relazione alla situazione della società
- dall'osservanza dell'articolo 80, comma 7, della legge 289/2002⁹.

La predetta deroga è condizionata:

- all'assenza di nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica;
- al prioritario riguardo della salvaguardia degli interessi pubblici coinvolti rispetto ai termini economici e finanziari complessivi dell'offerta presentata.

Il citato articolo 80, comma 7, della legge 289/2002 stabilisce che il prezzo dei titoli nelle alienazioni delle dismissioni delle partecipazioni azionarie dello Stato e degli enti pubblici sia determinato con riferimento al valore di mercato nel momento dell'alienazione, tenendo conto anche dell'esigenza di incentivarne la domanda.

In particolare la disposizione del comma 7 richiama le alienazioni delle partecipazioni di cui al citato decreto-legge 332/1994 e stabilisce che qualora i relativi titoli siano negoziati in mercati regolamentati, il valore dei titoli sia fissato:

- facendo riferimento al valore dei titoli sui mercati finanziari nel momento dell'alienazione;
- tenendo conto dell'esigenza di incentivare la domanda dei titoli stessi.

La congruità di tale valore, che può essere inferiore al prezzo al quale si sono completate le offerte precedenti, e anche - come sembrerebbe doversi dedurre dalla necessità incentivare la domanda al fine di assicurare il buon esito dell'operazione - al valore della quotazione di borsa del periodo di riferimento, deve essere attestata da un consulente finanziario, anche coinvolto nella strutturazione dell'operazione di alienazione.

⁸ Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria, ai sensi degli articoli 8 e 21 della L. 6 febbraio 1996, n. 52.

⁹ Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2003).

Il comma 5 consente l'estensione (ma senza oneri aggiuntivi) anche oltre il termine originariamente previsto, degli incarichi di consulenza già conferiti dal Ministero dell'economia e delle finanze nell'ambito della procedura di privatizzazione di Alitalia, al fine di assicurare la continuità e l'economicità dell'azione amministrativa.

La parte motiva del decreto-legge 97/2008 considera Alitalia il vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale ed i Paesi non appartenenti all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali.

La necessità delle ampie deroghe illustrate ai principi ed alle regole di dismissione delle partecipazioni azionarie dello Stato, nonché a quelle che assicurano il funzionamento dei mercati finanziari è motivata:

- dal negativo esito della procedura competitiva per la cessione di una quota del capitale di Alitalia avviata mediante avviso di sollecitazione di manifestazioni di interesse, pubblicato il 29 dicembre 2006;
- dal negativo esito del successivo processo finalizzato all'individuazione di un partner industriale o finanziario in grado di consentire il risanamento, il rilancio e lo sviluppo della società, anche attraverso l'acquisizione della quota di controllo detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze;
- dall'aggravarsi della situazione finanziaria di Alitalia manifestato nelle informazioni rese al mercato e segnatamente nel resoconto intermedio sulla gestione al 31 marzo 2008, comunicato al pubblico il 13 maggio e il 27 maggio 2008.

Il comunicato stampa della Commissione nazionale per la società e la borsa (Consob) su Alitalia del 3 giugno 2008, avvisa che la commissione ha preso in esame la vicenda Alitalia e si coordinerà con Borsa Italiana per valutare l'ipotesi di una sospensione dalle negoziazioni del titolo Alitalia, quando il decreto-legge in esame fosse stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (pubblicazione avvenuta il medesimo 3 giugno 2008). Da allora il titolo è stato effettivamente sospeso.

La relazione tecnica che accompagna il decreto-legge 97/2008 recita che la disposizione di cui all'articolo 1 non comporta oneri aggiuntivi e, pertanto, non necessita di copertura finanziaria.

Ultimi dossier del Servizio Studi

XVI LEGISLATURA

1	Dossier	La legge elettorale per il Senato: la seconda applicazione - Edizione provvisoria
2	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 4 "Conversione in legge del decreto-legge 23 aprile 2008, n. 80, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo"
3	Dossier	I lavori della 6ª Commissione (Finanze e tesoro) nella XV Legislatura
4	Dossier	Infrastrutture e trasporti. Dossier di inizio della XVI legislatura
5	Dossier	I lavori della 2ª Commissione (Giustizia) nella XV Legislatura
6	Scheda di lettura	Disegno di legge A.S. n. 687 "Conversione in legge del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 60, recante disposizioni finanziarie urgenti in materia di trasporti ferroviari regionali"
7	Dossier	Libano
8	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 585 Conversione in legge del decreto-legge 16 maggio 2008, n. 85, recante disposizioni urgenti per l'adeguamento delle strutture di Governo in applicazione dell'articolo 1, commi 376 e 377, della legge 24 dicembre 2007, n. 244
9	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 692 "Conversione in legge del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92, recante misure urgenti in materia di sicurezza pubblica"
10	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 714 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 8 aprile 2008, n. 59, recante disposizioni urgenti per l'attuazione di obblighi comunitari e l'esecuzione di sentenze della Corte di giustizia delle Comunità europee"
11	Schede di lettura	Disegno di legge A.S. n. 735 "Conversione in legge del decreto-legge 3 giugno 2008, n. 97, recante disposizioni urgenti in materia di monitoraggio e trasparenza dei meccanismi di allocazione della spesa pubblica, nonché in materia fiscale e di proroga di termini"
12	Testo a fronte	Testi a fronte dei disegni di legge AA.SS. nn. 7, 52, 146, in materia di farmaci orfani e malattie rare

Il testo del presente dossier è disponibile in formato elettronico PDF su Internet, all'indirizzo www.senato.it, seguendo il percorso: "Leggi e documenti - dossier di documentazione - Servizio Studi - Dossier".

Per gli utenti intranet del Senato è altresì disponibile il formato word seguendo il percorso "dossier di documentazione - Servizio Studi - Amarcord".