

XVII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

PROPOSTA DI LEGGE

di iniziativa del deputato

BOCCADUTRI

“Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla cessione dei beni produttivi di Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a. alla Compagnia Aerea Italiana S.p.a.”

COLLEGHI DEPUTATI! La vicenda che ha portato nel 2008 alla messa in liquidazione di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* e alla cessione dei principali *asset* produttivi di quella azienda alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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.

Occorre ripercorrere brevemente questa storia.

Già alla fine nel 2006, il governo Prodi aveva deciso di cedere la compagnia, controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, vendendo il 30,1 % (soglia poi innalzata al 39,9 %) del capitale azionario, quota che avrebbe determinato l'obbligo di formulare un'offerta pubblica di acquisto da parte del nuovo compratore.

Dopo circa 8 mesi, a seguito del progressivo ritiro di tutti i concorrenti, tuttavia, la gara fallì. Il 1 agosto 2007 venne dunque nominato come nuovo amministratore delegato Maurizio Prato, cui fu dato mandato di proseguire con la privatizzazione della compagnia di bandiera. Dopo una ristrutturazione aziendale che prevede, 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.

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.

Ed in effetti, il 15 marzo 2008, Alitalia accettava l'offerta vincolante di Air France -KLM, che prevedeva un'offerta pubblica di scambio sul 100% 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% 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 naufraga 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.

In campagna elettorale, 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 D.L. 23 aprile 2008, n. 80, era tuttavia esplicitamente subordinato alla vendita di Alitalia, e non alla cessione di un ramo d'azienda o, peggio, degli *asset* produttivi dell'azienda, come poi in realtà sarebbe avvenuto: 300 milioni di euro che, pare, furono sottratti alla ricerca scientifica.

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.

E' in questo contesto che sembra maturare il cosiddetto *Piano Fenice*, che prevedeva la costituzione di una *new company* nel quale 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.

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'art. 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, che stabilì come le operazioni di cessione di singoli beni dell'azienda, non costituiscono trasferimento di azienda, di ramo o di parti dell'azienda agli effetti previsti dall'art. 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 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 D.L. 28 agosto 2008, n. 134, 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'art. 3, l'impunità per ogni atto compiuto dagli amministratori in danno della società. Un'amnistia 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 Decreto Legge, lo stesso giorno, il consiglio di Amministrazione di Alitalia ammetteva lo stato di insolvenza e si affrettava a chiedere l'amministrazione straordinaria, concessa con d.p.c.m. appena il giorno successivo, nominando contemporaneamente Commissario straordinario Augusto Fantozzi. Stato di insolvenza dichiarato poi, pochi giorni dopo, 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 S.p.a.*, il 26 agosto 2008, nasceva, su iniziativa di Intesa San Paolo, *C.A.I. s.r.l., Compagnia Aerea Italiana*, che si sarebbe poi trasformata in S.p.a. 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, 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 % delle azioni, superiore a quella detenuta da ogni altro azionista, peraltro in assenza di patti parasociali.

Particolare valore assumeva la partecipazione del gruppo Marcegaglia, pure con una quota di minoranza, che in quel momento dirigeva Confindustria.

La sera di lunedì 1 settembre 2008 la neonata *Compagnia Aerea Italiana*, guidata da Roberto Colaninno, recapitava al commissario un'offerta per l'acquisizione di attività da *Alitalia - Linee Aeree S.p.a.* 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 *Compagnia Aerea Italiana* 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.

Trovata l'intesa, il nuovo gruppo di imprenditori che Berlusconi aveva chiamato a garantire “*l'italianità*” della compagnia aerea scoprirono 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 mesi.

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 S.p.a.* il 19 novembre, lo stesso giorno che era stato proposto.

Il 12 dicembre 2009 *Compagnia Aerea Italiana S.p.A.* sottoscriveva con il commissario straordinario Augusto Fantozzi il contratto per l'acquisto degli *asset* di volo *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.A.*, 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.

Si è scritto molto, in questi anni, sulle ragioni che hanno determinato gli eventi innanzi 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'art. 82 della Costituzione e dell'art. 140 del regolamento della Camera dei Deputati, appare l'unica strada possibile perché possa essere ricostruita la verità sugli eventi, possano essere individuate responsabilità, possa 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 stati le ragioni che, nell'aprile del 2008, hanno portato Air France – KLM, a ritirare l'offerta di acquisto di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.*; i commenti dei principali quotidiani lo hanno attribuito all'elevato costo del lavoro, che tuttavia in quella compagnia pesava solo per il 20 %, contro il 26 % 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 sarebbe stata 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;

2) quali e quanti siano i debiti di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.*, attualmente in liquidazione. Nell'istanza di ammissione alla procedura di amministrazione straordinaria, il C.d.A. 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 fascio 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 degli *asset* ceduti da *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*, 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 S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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 S.p.a.* il 50 % del ricavato della vendita degli *slot*, avvenuta nei tre anni successivi;

6) l'esatta cifra che la *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* ha pagato per poter acquisire gli *asset* produttivi di *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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 come è noto potrebbe essere stati tuttavia rinegoziati;

7) quale sia il reale costo sostenuto dallo Stato in seguito alla messa in liquidazione di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* e la successiva cessione degli *asset* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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 azioni o obbligazioni emesse da *Alitalia – Linee Aeree S.p.a.*, pagate al 75 % 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 S.p.a.* e *Air One* controllata da *AP Holding*. L'acquisto di *Air One* da parte di C.A.I., 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 C.A.I. 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 Fiumicino, 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 S.p.a.*, con particolare riferimento alle notizie riportate sul ruolo svolto dai rappresentanti sindacali dei lavoratori. Spesso gli stessi 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 occupazionale della cessione degli asset da *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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 %.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1

(Istituzione e funzioni della Commissione)

1. E' istituita, per la durata della XVII legislatura, ai sensi dell'art. 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta sulla cessione dei beni produttivi di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*, 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 S.p.a.*;

b) quali e quanti siano i debiti di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.*, attualmente in liquidazione;

c) il ruolo svolto da Intesa San Paolo nell'operazione, nonché il fascio 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 degli *asset* ceduti da *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*, con particolare riferimento alla sua compagine sociale;

e) il valore dei beni effettivamente ceduti da *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*;

f) l'esatta cifra che la *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* ha pagato per poter acquisire gli *asset* produttivi di *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*;

g) quale sia il reale costo sostenuto dallo Stato in seguito alla messa in liquidazione di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* e la successiva cessione degli *asset* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*;

h) quali rapporti sociali e contrattuali legano *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a.* 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 diversi 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 S.p.a.*, con particolare riferimento alle notizie riportate sul ruolo svolto dai lavoratori;

m) l'impatto occupazione della cessione degli *asset* da *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* alla *Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*;

n) quali siano stati gli incrementi tariffari per i viaggiatori in seguito all'insediamento sulle rotte di *Alitalia – Linee Aeree Italiane S.p.a.* di *Alitalia – Compagnia Aerea Italiana S.p.a.*

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 assicurando la presenza di un rappresentante per ciascun gruppo costituito.

2. Il Presidente della Camera dei deputati, entro dieci giorni dalla nomina dei suoi componenti, convocano 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 suoi 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. E' 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. Non è prevista alcuna indennità per i membri, il presidente e i vice presidenti della Commissione.

Art. 4

(Attività di indagine)

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri e le medesime limitazioni dell'autorità giudiziaria. Per le audizioni a testimonianza in Commissione si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 366 e 384-bis del codice penale.

2. Alla Commissione, limitatamente all'oggetto delle indagini di sua competenza, non può essere opposto il segreto di Stato né il segreto d'ufficio. Quando gli atti o i documenti siano stati assoggettati al vincolo del segreto funzionale da parte delle competenti commissioni parlamentari di inchiesta, detto segreto non può essere opposto alla Commissione di cui alla presente legge.

3. La Commissione può avvalersi dell'opera di agenti e ufficiali di polizia giudiziaria e delle collaborazioni che ritenga necessarie. 4. La Commissione può ottenere, anche in deroga a quanto stabilito dall'art. 329 del codice di procedura penale, copie di atti o documenti relativi a procedimenti o inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti. L'autorità giudiziaria provvede tempestivamente e può ritardare, con decreto motivato solo per ragioni di natura istruttoria, la trasmissione di copie degli atti e documenti richiesti. Il decreto ha efficacia per trenta giorni e può essere rinnovato. Quando tali ragioni vengono meno, l'autorità giudiziaria provvede senza ritardo a trasmettere quanto richiesto.

5. La Commissione, a maggioranza assoluta dei propri membri, decide quali atti e documenti possono essere divulgati. Devono comunque essere coperti da segreto i nomi, gli atti, le assunzioni testimoniali, i documenti attinenti a procedimenti giudiziari che si trovano nella fase delle indagini preliminari.

Art. 5

(Obbligo del segreto)

1. I componenti della Commissione, i funzionari e il personale addetti alla Commissione stessa e tutte le altre persone che collaborano con la Commissione o compiono o concorrono a compiere atti di di inchiesta oppure di tali atti vengono a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto, anche dopo la cessazione dell'incarico, per tutto quanto riguarda gli atti e i documenti di all'ultimo comma dell'articolo precedente.

2. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, la violazione dell'obbligo di cui al comma 1, con informazioni diffuse in qualsiasi forma, è punita a norma dell'art. 326 del codice penale.

3. Salvo che il fatto costituisca più grave reato, le stesse pene si applicano a chiunque diffonde, in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, atti e documenti del procedimento di inchiesta dei quali sia stata vietata la divulgazione.