



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

COMMISSIONI CONGIUNTE

8^a (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato della Repubblica
e

IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei deputati

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE
FINANZE PADOA-SCHIOPPA E DEL MINISTRO DEI TRASPORTI
BIANCHI SULLA SITUAZIONE E SULLE PROSPETTIVE
DELL'ALITALIA

1^a seduta: mercoledì 13 dicembre 2006

Presidenza della presidente della 8^a Commissione del Senato della
Repubblica DONATI

I N D I C E

**Audizione del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa
e del ministro dei trasporti Bianchi sulla situazione e sulle prospettive dell'Alitalia**

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 13 e <i>passim</i>
ATTILI (<i>Ulivo</i>), <i>deputato</i>	17
BARBI (<i>Ulivo</i>) <i>deputato</i>	20
BELTRANDI (<i>RosanelPugno</i>) <i>deputato</i>	21
BIANCHI, <i>ministro dei trasporti</i>	9, 29, 30
BRUTTI Paolo (<i>Ulivo</i>), <i>senatore</i>	15
CICOLANI (<i>FI</i>), <i>senatore</i>	19
* GRILLO (<i>FI</i>), <i>senatore</i>	16
MONTINO (<i>Ulivo</i>), <i>senatore</i>	25
PADOA-SCHIOPPA, <i>ministro dell'economia e delle finanze</i>	4, 27
* PEDRINI (<i>IdV</i>), <i>senatore</i>	13
* POLLEDRI (<i>LNP</i>), <i>senatore</i>	24
* RICCI MARIO (<i>RC-SE</i>), <i>deputato</i>	22
* SANZA (<i>FI</i>), <i>deputato</i>	23
ALLEGATO (<i>contiene la documentazione consegnata dal ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa</i>)	31

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Segle dei Gruppi parlamentari del Senato della Repubblica: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Segle dei Gruppi parlamentari della Camera dei deputati: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Italia dei Valori: (IdV); La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; Democrazia Cristiana-Partito Socialista: DC-PS; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA.

Intervengono il ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e il ministro dei trasporti Bianchi.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e del ministro dei trasporti Bianchi sulla situazione e sulle prospettive dell'Alitalia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e del ministro dei trasporti Bianchi sulla situazione e sulle prospettive dell'Alitalia.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Sono presenti oggi il ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e il ministro dei trasporti Bianchi che saluto e ringrazio.

L'odierna audizione, onorevoli colleghi, è stata richiesta al Governo sia dalla competente Commissione del Senato che da quella della Camera dei deputati dopo aver appreso che il Consiglio dei Ministri del 1º dicembre scorso aveva assunto importanti decisioni in ordine all'assetto dell'Alitalia in merito alla cessione di una quota. Immediatamente, ci siamo attivati affinché il Governo venisse a riferire in Parlamento su tali rilevantissime decisioni di cui il Parlamento, appunto, deve essere adeguatamente informato. Vorremmo innanzi tutto conoscere gli obiettivi che il Governo si pone attraverso tale cessione; quali sono i tempi e i modi della procedura prescelta per la cessione ed infine, visto che molte questioni le abbiamo apprese dai giornali (che ritengo svolgano un ruolo importantissimo in questo senso), a quanto ammonta la quota che lo Stato intende effettivamente dismettere. Vi sono poi dei profili d'interesse generale che devono, sono e dovranno essere attentamente calibrati in questa cessione e che riguardano almeno tre questioni: i livelli occupazionali, l'adeguata offerta di servizi all'utenza, la copertura del territorio in ordine al servizio.

Ci aspettiamo dal Ministro dell'economia e delle finanze, azionista di Alitalia, e dal ministro Bianchi – entrambi competenti in materia – informazioni e risposte ai quesiti che verranno posti, tenendo conto che si intende anche comprendere quale ruolo intende svolgere lo Stato nel futuro di Alitalia e di quali strumenti intende avvalersi per la quota che non verrà dismessa.

Voglio, infine, informare i colleghi – passando ad aspetti più procedurali – che il tempo a nostra disposizione è molto limitato visto che – mi rivolgo, in particolare, ai colleghi senatori – alle ore 15 riprenderanno i lavori d’Aula per l’esame del disegno di legge finanziaria e del maxi emendamento presentato dal Governo. Valuteremo, tuttavia, nel corso della seduta come organizzare, eventualmente, i nostri lavori. Il Ministro dell’economia e delle finanze ha già dato la propria disponibilità a partecipare ad un ulteriore incontro qualora non riuscissimo a concludere quest’oggi il confronto.

Cedo ora la parola al ministro Padoa Schioppa.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell’economia e delle finanze*. Innanzi tutto, ringrazio e rivolgo un saluto al Presidente e a tutti i presenti.

Consegno agli atti della Commissione una documentazione piuttosto corposa che illustrerò nella mia esposizione, pur non soffermandomi sul dettaglio di ciascun punto. Tale documentazione, che sarà pubblicata in allegato al resoconto stenografico, può costituire utile oggetto di consultazione per i membri delle Commissioni oggi qui presenti.

Come si evince dall’indice, nella documentazione sono affrontati i seguenti argomenti: partecipazioni dello Stato e privatizzazioni, sistema del trasporto aereo in Italia, Alitalia e i suoi concorrenti, privatizzazione di Alitalia, profili d’interesse pubblico. Concentrerò la mia attenzione, in particolare, sugli ultimi due argomenti, mentre farò un breve accenno agli altri, di carattere prevalentemente informativo.

Nelle prime pagine della documentazione è riportato il quadro delle partecipazioni dello Stato nei primi anni Novanta, che rappresentano forse il momento culminante dell’estensione di quello che è stato denominato «lo Stato imprenditore». A quell’epoca il Ministero dell’economia e delle finanze non aveva alcun ruolo in quanto esisteva un Ministero delle partecipazioni statali. Come emerge dai dati riportati, quasi la metà dell’intero settore industriale e dei servizi e l’80 per cento del settore bancario erano in mano pubblica. Successivamente, sono evidenziati i fattori principali di crisi dello Stato imprenditore che non ripeto nel dettaglio. Si trattò comunque di una crisi economica e istituzionale, una crisi dei rapporti tra politica ed economia; nel frattempo, si sviluppò un debito pubblico altissimo e venne meno la possibilità di colmare le perdite delle aziende pubbliche attraverso denaro pubblico perché non lo consentiva più la normativa europea sugli aiuti di Stato. Nello stesso punto sono evidenziati gli obiettivi perseguiti nella lunga stagione delle privatizzazioni.

Le privatizzazioni realizzate si possono così sintetizzare: 46 operazioni di dismissione in 12 anni (28 aziende cedute); un introito di quasi 100 miliardi di euro (voglio sottolineare che si tratta di quasi un quarto della spesa pubblica dello Stato); un risparmio di interessi di 28 miliardi; un effetto di riduzione del debito pubblico dal 121 per cento al 106 per cento del PIL, non esclusivamente ma in buona parte attribuibile alle privatizzazioni.

Per quanto concerne le privatizzazioni e le partecipazioni, si fornisce l'elenco delle società per azioni entrate nel portafoglio del Ministero dell'economia e delle finanze dal 1992 e l'elenco di quelle che ne sono uscite. Per le società entrate nel portafoglio del Ministero, si distinguono operazioni di trasformazione in società per azioni, di scissione di partecipate e risultati dalla liquidazione IRI; per le società uscite da quel portafoglio, si evidenziano le privatizzazioni totali, le liquidazioni e le privatizzazioni parziali. Nella documentazione è poi riportato il quadro delle partecipazioni attualmente in mano al Ministero dell'economia e delle finanze.

Successivamente è riportata quella che, almeno per me in quanto Ministro, ritengo sia la migliore maniera di catalogare le società per azioni di cui il Ministero dell'economia e delle finanze è azionista. Vi sono attività prevalentemente pubblicistiche legate a società quali Sviluppo Italia, GSE, Consap, Consip, per le quali ci si può addirittura chiedere se la società per azioni rappresenti l'unica formula possibile: come c'è stata una stagione delle privatizzazioni, vi è stata una stagione delle trasformazioni in società per azioni di molti soggetti. Vi sono poi pubblici servizi trasformati in società per azioni, quali FS, ANAS, Poste Italiane, Poligrafico dello Stato, ossia società non quotate o che hanno altri azionisti oltre lo Stato. Inoltre, sono specificati settori strategici, cioè società per azioni che non lo erano in origine, con molti azionisti privati ma nelle quali lo Stato continua a detenere una quota superiore al 30 per cento. Infine, ci sono dei settori liberalizzati che operano in un mercato di crescente concorrenza: Alitalia è uno di questi.

Nella documentazione sono inoltre contenute alcune brevi informazioni sull'evoluzione del trasporto aereo. Come si può notare, la crescita del mercato italiano - 7 per cento annuo in media - è più rapida di quella del restante mercato mondiale e gli arrivi turistici in Italia avvengono in misura crescente attraverso il trasporto aereo (dal 16 per cento registrato nel 1999 si è passati al 19 per cento nel 2003). Vengono forniti dati circa la dimensione del mercato del trasporto aereo in Italia suddiviso per aeroporti o per parti e si rileva che l'aeroporto di Malpensa gestisce il 15 per cento del trasporto, Fiumicino il 20 per cento e gli altri a seguire. Viene poi specificata la catena del valore nel trasporto aereo.

Successivamente nella documentazione si affronta la questione dei requisiti di sistema, che il ministro Bianchi certamente illustrerà, di cui si sente parlare spesso. Il trasporto aereo non è come la produzione automobilistica; non è un prodotto che si vende sul mercato indipendentemente dal funzionamento del sistema circostante. Quello del trasporto aereo è un sistema e il singolo soggetto, ad esempio Alitalia, è fortemente dipendente dal funzionamento di tutto il sistema nelle sue articolazioni e nelle sue criticità.

Affrontando poi il capitolo inerente l'Alitalia e i suoi concorrenti, emerge una delle questioni più significative, cioè che l'Alitalia ha una quota del mercato italiano molto più bassa di quella che Lufthansa ha nel mercato tedesco, che Air France ha nel mercato francese e che Iberia

ha nel mercato spagnolo. Questa è una della componenti della debolezza di Alitalia. Esaminando gli assetti proprietari di sei compagnie di bandiera europee possiamo notare che la maggioranza dei titoli sono flottanti, cioè non sono di proprietà di un'azionista di controllo; emerge quindi che le compagnie di bandiera non sono più di proprietà dello Stato in quasi nessuno Paese. Nella documentazione sono riportati anche alcuni elementi di informazione sulla posizione di Alitalia nel mercato intercontinentale, sui quali non mi soffermo.

Per quanto concerne la capitalizzazione di borsa, la dimensione di Alitalia risulta modesta rispetto alle principali compagnie di bandiera europee. Questa dimensione modesta in parte si spiega proprio con quanto ricordato prima: Alitalia non ha un suo mercato, come accade per Iberia con i voli per l'America latina, e non ha una quota importante del mercato nazionale; quindi è piccola anche per questi motivi.

L'andamento del titolo Alitalia in borsa dal 1996 a oggi indica purtroppo la storia del declino della compagnia. Confrontando l'andamento del titolo Alitalia in borsa con quelli delle altre principali compagnie di bandiera europee si nota che negli ultimi due anni c'è stato un *trend* crescente per quasi tutte, fuorché per Alitalia.

Per quanto riguarda i risultati economici, dal 1996 a oggi, gli anni che non sono chiusi in rosso sono in tutto quattro. Dobbiamo riconoscere un miglioramento significativo che si ebbe dopo la crisi del 2004 ma un marginale peggioramento nel 2006.

In merito alle risorse affluite all'azienda, dal 1998 al 2005 le ricapitalizzazioni successive o il prestito convertibile ammontano a ben 4 miliardi e mezzo di fondi.

La documentazione riporta poi il grafico relativo all'andamento dell'occupazione e dati interessanti ma anche piuttosto inquietanti sulla conflittualità interna, con un elenco per il 2005 e il 2006 delle ore e dei giorni di sciopero.

Passo adesso alla privatizzazione di Alitalia. Esaminiamo la spirale delle difficoltà crescenti: il costo del carburante che ha colpito Alitalia, ma anche le altre compagnie; un livello di conflittualità interno eccezionalmente alto; un *network* non favorevole alla produzione di profitti; una frammentazione del parco aeromobili; costi associati al fatto che l'Italia, essendo geograficamente allungata, ha più di un HUB che aspira ad essere il principale aeroporto di smistamento del sistema nazionale; in generale un sistema aeroportuale molto frammentato; una regolamentazione del trasporto aereo in Italia su cui tornerò e su cui si soffermerà soprattutto il ministro Bianchi.

Perché privatizzare? Due proposizioni fondamentali hanno guidato le decisioni del Governo. Il Governo ha deciso di vendere perché ha giudicato che l'Alitalia debba essere gestita pienamente come un'impresa con criteri interamente imprenditoriali. Il Governo formulerà condizioni di vendita che attirino imprenditori che hanno intenzioni serie di sviluppare, con un piano industriale adeguato, le sorti dell'impresa. Nella documentazione sono indicati i vincoli e gli obiettivi della privatizzazione.

Alcune precisazioni sulla procedura. La decisione di privatizzare non è identica alla decisione della procedura secondo cui privatizzare. Qui è stata scelta una procedura classica, trasparente e con apertura di competizione fin dalle prime fasi. Ci sono alcuni obiettivi nella scelta della procedura: anzitutto, il rispetto del mercato e degli azionisti di minoranza. È normale che quando il controllo cambia di mano chi possiede azioni non di controllo debba essere posto in condizioni di scegliere se vuole rimanere azionista o no a condizioni equivalenti a quelle alle quali il nuovo entrante acquista il controllo. Vi sono poi altri obiettivi: attirare investitori strategici; assicurare trasparenza e non discriminazione; dare la possibilità di analizzare e valutare piani industriali alternativi; valorizzare al meglio l'esito della privatizzazione per lo Stato; salvaguardare l'interesse generale, sul quale tornerò successivamente.

La dimensione dell'operazione è data dalla decisione che il Governo ha annunciato di cedere non meno del 30,1 per cento. Tale scelta ha un preciso significato per il Governo: anzitutto in questo modo si scende al di sotto di quella quota che di fatto assicurerebbe la permanenza di una forte influenza, se non del controllo; in secondo luogo, se l'acquirente che si fa avanti è tenuto ad acquistare almeno il 30,1 per cento, allora è tenuto anche a fare un'offerta pubblica di acquisto per la totalità delle altre azioni, il che significa garantire gli interessi degli azionisti di minoranza e mostrare di avere la forza finanziaria e l'intenzione di impegnarsi effettivamente come imprenditore. Con una scelta diversa questi requisiti potrebbero mancare.

Vorrei ora soffermarmi sui primi passaggi della procedura. Ricordo che il Ministero dell'economia e delle finanze è azionista di Alitalia e come tale è soggetto agli obblighi di qualunque azionista, come il controllo della CONSOB. Da una parte, sono il Ministro a cui la CONSOB fa riferimento e quindi ho, per certi aspetti, una posizione sovraordinata rispetto alla CONSOB; d'altra parte, come azionista di Alitalia sono soggetto alla CONSOB e devo stare attento a quello che dico. Infatti, parlo pochissimo: questa è la prima sede in cui parlo per più di 30 secondi di Alitalia, proprio perché ci sono tutti gli obblighi e i vincoli che la CONSOB pone agli azionisti e a quelli di controllo in particolare.

I passi della procedura sono: selezione di *advisor*, come si usa fare in questi casi; predisposizione del cosiddetto bando, che è un avviso di sollecitazione a chi intenda manifestare interesse all'acquisto; pubblicazione di questo bando. Questo bando non c'è ancora; andrà redatto insieme con l'*advisor*, trovando la calibrazione giusta fra gli interessi e i vincoli, i cosiddetti paletti che si vogliono porre a chi acquisterà Alitalia, e la necessità comunque di trovare uno o possibilmente più di un soggetto interessato per poter poi fare una scelta. Nella documentazione viene poi illustrata la procedura competitiva: sono indicati i passi che compie il Ministero dell'economia e delle finanze, i passi che compiono i potenziali acquirenti e gli atti specifici.

Come specificato nel comunicato del Governo di qualche giorno fa, ci auguriamo che la pubblicazione del bando avvenga intorno alla fine

dell'anno. Speriamo che questa settimana vengano scelti gli *advisor* e che con loro si possa elaborare il bando nel giro di 15-20 giorni. C'è molta attesa su questo bando, un'attesa che forse è addirittura eccessiva: il bando deve essere relativamente aperto perché non è l'ultimo atto attraverso il quale il Governo stabilisce esattamente le condizioni di acquisto ma è l'atto con il quale intende suscitare manifestazioni d'interesse all'acquisto di Alitalia. Naturalmente si vogliono suscitare manifestazioni d'interesse che siano serie, ma da questo punto di vista la cosa principale è stata già detta: si tratta dell'acquisto di non meno del 30,1 per cento e del conseguente impegno a fare un'offerta pubblica di acquisto. Speriamo che numerosi soggetti manifesteranno interesse; in questo caso il Governo farà un nuovo passo, cioè invierà un *memorandum* d'informazione e una lettera di procedura per le offerte preliminari. Poi arriveranno le offerte preliminari che verranno analizzate; in base a questa analisi ne verranno selezionate alcune, che saranno ammesse alla fase della *due diligence*, in cui ai potenziali acquirenti selezionati saranno forniti dati più ampi sullo stato della compagnia. Vi sarà poi lo svolgimento della fase di *due diligence* e l'invio di uno schema di contratto. Poi saranno ulteriormente precisate le condizioni, perché alcune di queste saranno definite solo sulla base dei piani industriali che i potenziali acquirenti avranno predisposto: il piano industriale non è predisposto dal venditore ma dal compratore che sarà poi responsabile della compagnia. Ci saranno eventuali proposte di variazioni, lettera e richiesta di offerte vincolanti, presentazione di offerte vincolanti e infine si arriverà alla decisione e alla stipulazione di un contratto.

Vorrei infine soffermarmi brevemente sulla questione dell'interesse pubblico. Vi sono molti fattori che hanno portato a questa decisione: non c'è dubbio che la decisione di vendere Alitalia è per certi versi una decisione di saggezza, costruttiva, coraggiosa, ma è anche una presa d'atto di una storia che non è di successo né per la società, né per lo Stato azionista, né per lo Stato regolamentatore. Se oggi la compagnia di bandiera italiana si trova nelle condizioni che ho descritto per dimensione, dinamica e via discorrendo è anche perché non è stata capace di affrontare il passaggio da una condizione di monopolista in un mercato protetto ad una condizione di soggetto che compete in un mercato liberalizzato cui hanno accesso molti concorrenti. La compagnia non è stata capace, forse ancora meno lo è stato il sistema di governo nell'assicurare condizioni di sistema e relazioni ordinate con le organizzazioni sindacali, che sono i fattori che hanno portato al declino di Alitalia.

Resta il problema di quale sia l'interesse pubblico. Ho cercato di definirlo: l'interesse pubblico è che le persone e le merci che viaggiano da e verso l'Italia abbiano accesso a servizi di trasporto aereo efficienti, sicuri e poco costosi. Non è un interesse pubblico in sé e per sé l'essere proprietario di una compagnia aerea: lo è se essa concorre a realizzare l'interesse pubblico così come l'ho appena definito. Peraltro, è vero, sono convinto che una compagnia di bandiera forte sia desiderabile per un Paese delle dimensioni dell'Italia. Una compagnia di bandiera non deve essere di pro-

prietà pubblica: l'interesse pubblico non coincide con il controllo pubblico del capitale e Alitalia non è solo una realtà industriale, è una componente essenziale del sistema italiano.

L'occupazione (ultimo punto importante, ne parlano anche i due comunicati del Governo) può essere salvaguardata solo da un'azienda vincente in un mercato internazionale. In molte storie simili a questa si nota che, quando un'azienda fa un passaggio come quello che Alitalia sta per fare, l'occupazione può diminuire ma se il passaggio ha successo riaumenta non molto tempo dopo, perché si è ridata vitalità all'azienda.

Se c'è un interesse pubblico, occorrono dei pubblici poteri che lo tutelino. Il problema è che i pubblici poteri sono molti nel caso di una compagnia aerea: il Governo centrale, le autorità locali, gli enti di controllo.

I requisiti di sistema li ho prima elencati, quindi non mi dilungo su questa parte. Vorrei invece riassumere gli elementi dell'azione di Governo nella tutela dell'interesse pubblico. Questi sono, nell'immediato, privatizzare bene, cioè collocare Alitalia in mani capaci dal punto di vista imprenditoriale e patrimoniale; realizzare un piano di risanamento, sviluppo e rilancio dell'azienda da parte del nuovo controllore; salvaguardare i profili d'interesse generale, in primo luogo un'adeguata offerta dei servizi e la copertura del territorio. È chiaro che Alitalia deve continuare ad avere voli verso le isole, anche quelle piccole, a prescindere dall'immediata convenienza economica in quanto si tratta di un servizio di rete e non si possono ottimizzare i profitti per ogni singolo volo. È necessario, poi, che sia mantenuto il carattere di compagnia: mi riferisco al nome, al marchio, al logo.

I livelli occupazionali sono importantissimi, ma occorre che siano coerenti con il piano industriale, altrimenti non saranno sostenibili.

Più a lungo termine, la privatizzazione di Alitalia non attenua l'esigenza di operare sui requisiti di sistema ma anzi la rafforza e la richiede come presupposto.

Vorrei concludere precisando che due componenti hanno caratterizzato la relazione fra il Governo e il trasporto aereo, cioè l'essere proprietario di Alitalia e l'essere il coordinatore e responsabile ultimo del funzionamento dei requisiti di sistema. Personalmente considero la seconda componente di gran lunga più importante della prima e ritengo che il venire meno della prima, cioè l'essere azionista di controllo di Alitalia, non attenui ma anzi rafforzi la responsabilità del Governo come coordinatore ultimo e promotore dei requisiti di sistema. Quindi, ritengo che la privatizzazione di Alitalia non sia la fine dell'azione del Governo in tema di trasporto aereo ma penso ed auspico che sia l'inizio di una azione più efficace.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro Padoa-Schioppa.

Diamo ora la parola al ministro dei trasporti, professor Bianchi.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, credo che per accompagnare quanto già detto dal ministro Padoa-Schioppa in riferimento

al problema della compagnia Alitalia la cosa migliore sia di illustrare succintamente l'atto d'indirizzo che ieri mattina il Consiglio dei ministri ha approvato e che è intitolato: «Atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo nazionale». Si tratta di un primo esito della seconda linea di lavoro che è stata impostata a partire dai primi di ottobre per affrontare complessivamente il problema della compagnia di bandiera e del sistema del trasporto aereo. Abbiamo convenuto fin dall'inizio (credo di averlo detto anche in occasione di alcune audizioni presso le Commissioni competenti sia della Camera che del Senato) che ritenevamo inscindibili le due linee di lavoro, nel senso che si dovesse operare per costruire un ambiente complessivo del trasporto aereo che avesse caratteristiche di maggiore qualità rispetto a quello attuale, un sistema che, essendo cresciuto molto rapidamente negli anni recenti e per il quale non c'è stato un sufficiente accompagnamento in termini di regole di comportamento e di soggetti che operano, ha creato la condizione che è stata anche causa, sia pure in parte, della crisi attuale dell'Alitalia.

Questo atto di indirizzo, che poi si dovrà trasformare in provvedimenti legislativi, come avverrà – mi auguro – fin dalle prossime settimane, si basa su alcuni principi generali che lo sostengono. Il primo di tali principi è l'anteposizione dell'interesse generale del Paese rispetto ad interessi settoriali e locali. Già nella relazione del ministro Padoa-Schioppa è stato fatto un cenno al fatto che questo requisito non sia stato rispettato; ciò è stato fonte di alcune distorsioni.

Il secondo principio è il recupero di un ruolo attivo di indirizzo e di controllo da parte del Governo, quale condizione necessaria per garantire lo sviluppo di questo sistema e, possibilmente, per recuperare lo iato che oggi ci divide dagli altri Paesi concorrenti dell'Unione Europea.

Il terzo principio riguarda l'assunzione della centralità dell'utente (un passeggero o una merce che deve essere trasportata) da parte di tutti gli operatori del sistema, che compongono quella catena del valore o – se volete – del disvalore, che è stata illustrata.

Gli altri principi riguardano l'apertura di un dialogo maturo e consapevole con le organizzazioni sindacali, il ridisegno della catena del valore nella filiera del trasporto aereo ed il riconoscimento del fatto che il trasporto aereo è ormai soggetto ad una crescente concorrenza e a regole europee, che sono tra le condizioni di contorno che hanno caratterizzato il provvedimento preso per Alitalia.

Da questi principi di carattere generale abbiamo fatto discendere una serie di indicazioni e di azioni di natura programmatica, alle quali siamo arrivati acquisendo due elementi di conoscenza. Il primo di tali elementi è rappresentato dalle esperienze analoghe che sono state fatte in sede europea, segnatamente in Paesi a noi vicini (per esempio la Francia), che hanno dovuto affrontare situazioni analoghe in tempi non lontanissimi, il cui esito è stato certamente positivo (penso proprio al caso Air France), e che quindi hanno costituito per noi un elemento di riferimento. Il secondo è basato su un'ampia operazione di *auditing*, di ascolto e di confronto, svolta negli ultimi due mesi, di tutte le componenti del sistema,

cioè di tutti gli elementi formativi della catena del valore, dai vettori alle società di gestione aeroportuale, agli enti di controllo e a tutti coloro che sono interessati a questa filiera.

Le conclusioni alle quali siamo giunti ci hanno portato a proporre una serie di otto azioni. La prima di queste è il cosiddetto piano degli aeroporti: si tratta, in sostanza, di elaborare un piano che miri a garantire un ordinato e coordinato sviluppo del sistema aeroportuale nazionale. Non citerò, per brevità, tutti gli interventi che dovrebbero sostenere questo tipo di programmazione; ne citerò solo alcuni, che in questo caso mi sembrano i più rilevanti. In primo luogo, la classificazione degli aeroporti, operazione da tempo evocata e non ancora effettuata, in modo tale da creare un quadro di riferimento chiaro in base alle caratteristiche di ciascuno dei moltissimi aeroporti presenti sul territorio nazionale; in secondo luogo, come conseguenza, l'incentivazione alla creazione di sistemi aeroportuali coordinati.

Una seconda linea di azione programmatica riguarda i sistemi di controllo. Intendiamo potenziare il sistema di controllo del trasporto aereo, definendo in modo puntuale i ruoli dei diversi attori e fissando in maniera più puntuale le procedure di regolazione. Cito per tutti il caso della ridefinizione del ruolo e del riordino dell'ente principale di regolazione (l'ENAC), che oggi si trova nella condizione di non poter svolgere in maniera efficace i compiti che gli sono attribuiti, come, ad esempio, effettuare i controlli, per il quale ha carenze di risorse umane, strumentali e finanziarie, o poter impartire sanzioni per il mancato rispetto delle regole, altro compito che rimane sostanzialmente sulla carta perché manca la possibilità di verificare se queste sanzioni vengono rispettate, e così via. Va considerato inoltre il fatto che all'ENAC, probabilmente, andrebbero attribuiti compiti più sostanziali in materia di controlli e di verifiche, invece di compiti in materia di programmazione del sistema, attività che dovrebbe essere ricondotta, riteniamo più efficacemente e in maniera più pertinente, al Ministero dei trasporti. Le altre indicazioni illustrate in dettaglio nell'atto di indirizzo sono sostanzialmente riassuntive di quanto ho appena detto.

Il terzo punto riguarda le concessioni aeroportuali: l'obiettivo è quello di orientare l'attività delle società di gestione alla ricomposizione di una catena del valore centrata – scusate il gioco di parole – sulla centralità dei passeggeri e delle merci. In questo senso, riteniamo che ci sia una tendenza, per lo meno da parte di alcune delle maggiori società di gestione aeroportuale, a perdere di vista quello che dovrebbe essere l'obiettivo principale, privilegiando altri aspetti, che concorrono sicuramente a creare una presenza ed un'offerta nuova, quale richiede oggi un moderno modo di concepire il trasporto aereo, in particolare per quanto riguarda l'offerta a terra. In questo senso, crediamo che siano necessarie modifiche all'istituto concessorio; quest'ultimo infatti non definisce in maniera sufficientemente chiara i compiti delle due parti (il concedente ed il concessionario) e, soprattutto, non definisce in termini sufficientemente adeguati un ruolo di verifica e di intervento da parte del concedente durante il per-

corso di validità della concessione. Si tenga conto del fatto che si parla di concessioni di regola quarantennali; si tratta quindi di un arco temporale rilevantissimo. Pensiamo anche che le concessioni non debbano essere uguali per tutti, ma che possano essere differenziate in relazione al ruolo, al peso e alle capacità delle singole società di gestione.

Il quarto punto riguarda la gestione delle fasce orarie. Il rilascio dei cosiddetti *slot*, cioè dei permessi di atterraggio e di decollo, è oggi sicuramente uno degli elementi con cui si realizza, in maniera più incisiva, una politica del trasporto aereo. Questo compito è oggi demandato ad un soggetto composto dai medesimi vettori e dalle medesime società di gestione aeroportuale, che sono poi anche i beneficiari di questi stessi permessi di decollo e di atterraggio. Crediamo che questa materia vada, in realtà, ripensata alla radice.

Il quinto punto riguarda la gestione dello spazio aereo. Si punta a migliorare l'efficacia e l'efficienza della gestione dello spazio aereo, compito oggi affidato all'ente ENAV. Su tale ente riteniamo che sarebbe opportuno intervenire, in modo da dotarlo di maggiori capacità di incidenza sia sul fronte delle tariffe, sia sul fronte della gestione vera e propria degli spazi di pertinenza di questo soggetto.

Il sesto punto riguarda la qualità dei servizi. Tornando ancora una volta alla centralità dell'utente, riteniamo che occorra inizialmente sviluppare una cultura, facendo poi in modo che questa si trasformi in reali comportamenti, per garantire una qualità del servizio all'utente che sia, da un lato, allineata alle normative europee ed internazionali e, dall'altro, di natura non formale. Oggi è abbastanza evidente che quasi tutto quello che si fa per favorire o dimostrare attenzione nei confronti del passeggero ha molta forma e poca sostanza, soprattutto in riferimento ai passaggi nodali dei servizi aeroportuali (*ticket*, controllo di sicurezza, rilascio dei bagagli), rispetto ai quali il passeggero maggiormente si lamenta.

Il settimo punto riguarda i vettori aerei: vorremmo cercare di introdurre maggiore chiarezza relativamente alle due operazioni sostanziali con cui si interviene in questo settore. La prima è lo *start-up*, che consiste nel favorire l'avvio dell'attività di un certo aeroporto; la seconda è la «continuità territoriale», con cui lo Stato si fa carico di oneri di servizio per assicurare quelle rotte, richiamate poc'anzi dal ministro Padoa-Schioppa, che non possono non essere sostenute e non essere considerate come un bisogno sociale da affrontare.

Per quanto concerne l'organizzazione sindacale e i contratti, riteniamo che, oltre a quelli richiamati, uno dei fattori che sicuramente ha contribuito all'attuale situazione di precarietà (guardando la quale nessuno si può sottrarre alle proprie responsabilità, siano esse governative, dell'azienda e delle organizzazioni sindacali) del vettore Alitalia sia rappresentato da un eccesso di frammentazione delle rappresentanze sindacali di settore che rende difficile il confronto e il percorso di ricerca di accordi. Altra questione da prendere in considerazione è quella relativa ai contratti di categoria, molto differenziati tra loro e in larga parte inadeguati attualmente ai profili determinatisi all'interno della Comunità europea. A tale

proposito, nel tentativo di trovare forme di coordinamento e soglie che permettano di meglio configurare la rappresentanza sindacale rendendola meno frammentaria, sono stati già avviati alcuni confronti informali con le organizzazioni sindacali durante i quali abbiamo riscontrato una certa disponibilità a ragionare in questo senso. Il quadro appena descritto si tradurrà – auspicabilmente già nel prossimo Consiglio dei ministri o comunque in uno dei prossimi – nella predisposizione di un provvedimento legislativo che avrà la forma di una delega e dunque, successivamente, potrà condurre a conseguenti azioni da parte dei Ministeri interessati.

Quando riusciremo, attraverso questi interventi, a garantire una maggiore qualità e capacità del sistema nel suo complesso, dei risultati potrebbe giovare anche Alitalia, tenendo conto – come è stato chiaramente osservato – che, se anche la compagnia di bandiera alla fine del percorso non sarà più di proprietà pubblica, ciò non significa che il ruolo che svolge non sia in maniera peculiare d'interesse pubblico e come tale andrà comunque tutelato.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bianchi per il suo contributo.

Avendo annunciato uno specifico provvedimento legislativo di fatto attuativo dell'atto d'indirizzo per la riforma del trasporto nazionale, chiedo ai colleghi che interverranno di concentrarsi soprattutto sulla presenza del ministro Padoa-Schioppa e sulla cessione della quota di Alitalia. Avremo poi tempo di discutere nel merito di tutte le restanti questioni.

Ricordo che, in ogni caso, entro le ore 16 i nostri lavori dovranno concludersi. Invito, quindi, ciascuno a formulare brevemente le proprie considerazioni.

PEDRINI (*IdV*). Onorevoli Ministri, sarò estremamente breve in questo intervento perché da quello che mi è dato capire da ciò che avete testé dichiarato ormai la decisione è stata assunta. Vorrei, allora, quantomeno sottoporvi alcuni quesiti, di cui uno tecnico-giuridico, di procedura parlamentare. Il comma 2 della legge n. 481 del 1995, il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del febbraio 2005 e la legge del 23 dicembre 1996 n. 662 indicano le tecniche e i passaggi parlamentari per giungere ad un processo di privatizzazione.

Leggendo il comunicato stampa mi è sembrato di capire che ritenete di poter procedere senza sottoporre nuovamente all'esame del Parlamento la questione. Per quanto possa essere valida la mia valutazione, ritengo che un passaggio parlamentare sia necessario, soprattutto tenendo conto che le tecniche legate specificamente alla privatizzazione dei servizi di pubblica utilità – anche se si riferiscono a due fasi – sono collegate ad un piano industriale completamente saltato. A fronte di ciò ritengo opportuno un ulteriore passaggio in Parlamento per adempiere compiutamente agli obblighi specifici. Vi è comunque un dato di opportunità politica che richiede un passaggio in Parlamento. Non si tratta tanto di un problema legato alla privatizzazione di un'azienda, piuttosto di una filosofia: Alitalia è l'anello di un sistema, non soltanto una compagnia. Mi chiedo

se uguale sorte, vista l'impostazione, toccherà ad altri soggetti operanti nel settore dei trasporti quali, per esempio, la Tirrenia, le Ferrovie, la Fincantieri o ad altre ancora.

Vi è poi un altro problema che mi preoccupa: quello da voi richiamato relativo alla conformazione del territorio che affida allo Stato la garanzia della mobilità del cittadino, una garanzia costituzionalmente garantita dall'articolo 16 della Costituzione sul cui rispetto esprimo le mie perplessità collegandomi alla vostra impostazione.

Infine, vorrei ricordare che siamo in presenza di un servizio in concessione e non di un servizio completamente liberalizzato. Dal primo aprile 1997, infatti, è stata avviata la liberalizzazione totale all'interno dell'Europa; i sistemi che escono dall'Europa sono in concessione con tutto ciò che ne consegue dal punto di vista della titolarità giuridica dei servizi in concessione che riguardano addirittura accordi bilaterali fra Stati. Per brevità e considerando che mi sto rivolgendo a esperti del settore, non vi è necessità che mi dilunghi su questi aspetti.

In merito a questa situazione lei, ministro Padoa-Schioppa, ha elencato dei dati di criticità. Ma questi dati ci saranno anche per coloro che faranno il *take over* della compagnia, non spariranno.

La mia preoccupazione è rivolta all'esito finale di questo processo perché non vorrei che venisse a mancare al Paese una leva di politica economica e industriale per cui l'unico riferimento sia rappresentato dalle altre esperienze internazionali che hanno ben realizzato il processo (e lo si può constatare dalla incidenza, dal punto di vista dello sviluppo economico, di quel Paese).

Vi è poi la questione relativa alla sicurezza, affatto irrilevante. A mio parere, nel sistema dei trasporti, anche se sono stati effettuati adeguati approfondimenti, non sono stati poi assunti i necessari livelli di sicurezza. Ne parleremo, comunque, domani visto che – da ciò che mi risulta – il presidente Meta molto sollecitamente sta predisponendo una riunione della Commissione trasporti della Camera dei deputati anche alla luce di quanto è accaduto oggi. Dobbiamo evitare, avvalendoci delle esperienze relative alle ferrovie e dei modelli internazionali, che ciò che è successo nelle ferrovie possa accadere nel trasporto aereo.

Al momento Alitalia presenta soprattutto un problema di *management*. Credo che in proposito ci sia rassegnazione da parte del Paese nel recupero di una struttura che altri hanno saputo recuperare sia sul mercato nazionale che su quello internazionale nello specifico settore e più in generale nel sistema industriale.

Si sta conducendo da parte di più soggetti – non parlo delle persone qui presenti – un gioco al ribasso sul valore dell'Alitalia. Questo è innegabile, basta leggere i quotidiani di questa mattina.

Per quanto concerne l'atto di indirizzo, accolgo l'invito della presidente Donati di affrontare la questione in altro momento.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Signora Presidente, non mi soffermo sul problema di forma, anche se siamo stati – perlomeno io – un po' sorpresi dal fatto che poche ore prima dell'annuncio, da parte del Governo, della procedura di vendita avevamo ascoltato nelle Commissioni congiunte di Camera e Senato l'amministratore delegato che in pienezza di responsabilità ci era venuto a fare un discorso diverso. Siamo rimasti un po' sconcertati. Se ne potrebbero dedurre alcune conseguenze, ma questo è un dato di fatto.

Entrando nel merito della questione, non nego che leggendo questi documenti – che ho visto adesso per la prima volta e che sono ancora sommari – si nota che il manufatto c'è: si nota uno sforzo ed emerge che ci sono elementi di novità molto interessanti. Non mi soffermerò sulle procedure scelte o sulle modalità della gara. Mi voglio soffermare invece su questioni più di dettaglio. Si afferma che l'interesse nazionale si realizza individuando un certo tipo di piano industriale e che si devono salvaguardare alcuni profili di interesse generale. Siccome il bando si fa con l'attribuzione di punteggi e di valutazioni, vorrei sapere quanto peserà nella valutazione finale l'offerta economica rispetto al piano industriale e rispetto alla cosiddetta salvaguardia dei profili di interesse generale. Questa è la domanda. Penso che la salvaguardia degli interessi generali e la qualità del piano industriale debbano pesare di più nella valutazione complessiva rispetto all'offerta puramente economica.

Ha perfettamente ragione lei, Ministro, quando sostiene che il servizio a rete è qualcosa di particolare: in un servizio a rete bisogna prendere sia l'osso che la polpa e non si può pretendere di avere una massimizzazione del risultato. Pongo una domanda: gli obiettivi indicati quale l'adeguata offerta dei servizi, la copertura del territorio, con le specificazioni che ricordava lei, Ministro, rispetto al significato del servizio a rete, i livelli occupazionali (laddove tecnicamente per livello occupazionale si intende il mantenimento del quantitativo di forza lavoro e quindi se una persona va via, un'altra prende il suo posto), e così via, verranno mantenuti fermamente nella prosecuzione della discussione? Da qui deriva anche la consistenza sociale dell'operazione nel suo complesso. Questo è un punto estremamente importante.

Vi è inoltre una terza questione, che invece non è stata sufficientemente affrontata. L'Alitalia – l'ho sentito dire e per questo vorrei che ci fosse una riflessione sul punto – aspirerebbe a restare un vettore globale, mentre alcune delle scelte che si potevano compiere l'avrebbero trasformata in vettore regionale. Il piano industriale deve avere la caratteristica di mantenere l'Alitalia un vettore globale che si muove su un *network* di carattere intercontinentale. La validità di questo mio ragionamento si fonda proprio nella documentazione consegnata agli atti, esaminando la quale si nota che la differenza sostanziale tra l'Alitalia e gli altri maggiori competitori europei deriva quasi interamente dal fatto che sulle rotte internazionali, dove c'è il maggior sviluppo e la maggior redditività dei traffici, l'Alitalia è meno presente di tutti gli altri, anche sui voli da e per l'Italia. La caratteristica di vettore globale è un punto molto importante.

Vi è poi la questione della catena del valore. È molto importante ricordare che il «volare» rappresenta il 7 per cento di tutto quello che si incassa su ogni 100 euro del biglietto; bisogna quindi recuperare e incorporare qualcosa di più nel soggetto che vola. Allora, per esempio, le manutenzioni e il sistema informativo (che rientra nel problema relativo alle prenotazioni) dovrebbero essere reincorporati nell'Alitalia, ma l'attuale scelta – un po' sciagurata – di distinguere tra Alitalia Servizi e Alitalia *fly* non consente di raggiungere questo obiettivo.

Mi chiedo poi se sarà investita anche la quota che resta in mano allo Stato dopo la cessione del 30,1 per cento. Circolano molte voci al riguardo: alcuni affermano che lo Stato deve garantirsi comunque una quota di vigilanza, una sorta di *golden share* impropria; altri affermano che bisogna vendere tutto, perché così si garantiscono le migliori condizioni sul mercato. Vorrei sapere come stanno effettivamente le cose.

Non intervengo sulla questione della legge di sistema ma preciso fin da ora che deve effettivamente trattarsi di una legge di sistema e non altro. Sulla questione delle concessioni, voglio subito sottolineare che bisogna sottoporre le concessioni aeroportuali alle stesse condizioni che si stanno adesso applicando alle concessioni autostradali. Non esistono differenze tra le due concessioni: entrambe riscuotono tariffe ed entrambe non fanno investimenti. Escluderei che di fronte a piani di investimento poliennali si possano graduare le durate delle concessioni. Già adesso le concessioni sono sterminate e ricordo che ci fu una lunga discussione tra Camera e Senato su questo punto. Le concessioni devono essere più limitate per consentire che ogni tanto siano messe in competizione. In ogni caso è sbagliato pensare di prorogare la concessione a causa dei piani di investimento, perché questo porta a far sì che le compagnie dilatino i tempi dei loro investimenti proprio per ottenere le proroghe delle concessioni. Su questo punto – penso – che già da adesso si debba dire qualcosa.

GRILLO (*FI*). Presidente, ho ascoltato l'esposizione dei Ministri, che giudico molto chiara e per cui manifesto apprezzamento. Dico anche subito che, non condividendo alcuni passaggi importanti, mi riprometto di chiarire alcuni punti: non è chiaro l'obiettivo e soprattutto il percorso per raggiungerlo.

Intanto, a proposito della pregevole documentazione che ci è stata consegnata, manifesto rammarico: la storia delle partecipazioni statali non è nata nel 1990, ma – come tutti sanno – è nata nel 1956, con il Piano Senigallia e con la grande politica energetica di Enrico Mattei. In quegli anni le partecipazioni furono una questione veramente seria.

Il quadro è chiaro, ma già lo conoscevamo. Si vuole sapere se siamo favorevoli o contrari alla privatizzazione: è ovvio che siamo favorevoli ma si tratta di intenderci. Il Ministro ha indicato la procedura che è stata scelta dal Governo. Sappiamo che, allo stato attuale, manca il bando in cui sono indicate le modalità, le tecniche, con le quali si dovrà procedere a questa privatizzazione. Però ci sono già gli orientamenti del Governo e tali orientamenti preoccupano, perché si va alla ricerca di impen-

ditori che abbiano le caratteristiche di gusto del rischio e di capacità finanziaria di investire e si afferma che costoro devono garantire la copertura del territorio e la difesa dell'occupazione, condendo il tutto con un'affermazione più volte ripetuta, cioè che non si vuole dimenticare l'interesse generale.

Signor Ministro, le faccio presente che anche la legge del 1956 conteneva le stesse previsioni. Le aziende EFIM si sono comportate come tutti sanno perché difendevano l'interesse generale e procedevano con criteri di economicità, il che voleva dire salvaguardare tutti i livelli occupazionali; quindi le aziende scassate avevano diritto ad andare avanti in perdita riversando sulla fiscalità generale i loro buchi perché difendevano l'occupazione. Il punto allora, ed è la mia prima domanda, è il seguente: cosa intendete per interesse generale?

Professor Padoa-Schioppa, nella documentazione che lei ha consegnato agli atti della Commissione troviamo un'affermazione importante, cioè che l'occupazione può essere salvaguardata solo da un'azienda competitiva. Benissimo, questo è il pensiero del Governo. Speriamo però che non si ripeta ciò che è già accaduto, quando lei presentandosi il 30 giugno in Parlamento, in occasione dell'esame del DPEF, affermò che per fare una manovra seria e rientrare nei parametri occorreva agire sul piano della spesa e che i comparti che bisognava toccare erano sanità, pubblico impiego, finanza derivata, pensioni; ovviamente di tutto ciò nella finanziaria non c'è la minima nozione: tagli non ce ne sono, in questa finanziaria. Quindi, si tratta di vedere se poi il Governo saprà essere coerente con il pensiero espresso oggi.

La domanda che pongo è la seguente: con questi paletti pensate davvero di trovare degli imprenditori seri? Non correte piuttosto il rischio (mi perdoni una battuta che usava spesso un mio collega) di trovare dei «prenditori», cioè proprio coloro che già da stamattina sono andati a Palazzo Chigi? Voi avete davanti un esercito di «prenditori»! I «prenditori» nel nostro Paese sono coloro che senza una lira, con l'aiuto delle banche, in virtù di robusti appoggi politici, utilizzando magari la *merchant bank* di Palazzo Chigi, ottengono i soldi, investono, fanno man bassa e poi se ne tornano a casa.

Vorrei poi fare una domanda al ministro Bianchi: l'atto di indirizzo che lei ieri ha approvato, e che io ho registrato nella sua chiarissima esposizione, prevede cambiamenti nel sistema di assegnazione delle *slot* e anche nella gestione del traffico. Ha valutato quali saranno le ricadute sulla gestione Alitalia di questi indirizzi? Vorremmo proprio saperlo.

Un'ultima domanda. Si parla di OPA Alitalia ma non abbiamo ancora saputo, quanto meno non capiamo, gli effetti su Alitalia Servizi che è deconsolidata rispetto al bilancio di Alitalia: che fine farà, quali saranno le ricadute e quale il perimetro entro cui opererà questa azienda?

ATTILI (*Ulivo*). Signora Presidente, ho notato che la documentazione consegnata dal Ministro dell'economia è molto articolata; il Ministro l'ha illustrata rapidamente ma noi ci ripromettiamo di approfondirla. Certo, si-

gnor Ministro, lo dico con franchezza, avremmo preferito conoscerla prima: credo che il Parlamento abbia il diritto e il dovere di conoscere in anticipo orientamenti così importanti del Governo. Tra l'altro, nei giorni in cui alla Camera si discuteva una mozione importante, poi approvata, sul trasporto aereo e su Alitalia, avevamo svolto fatto un'audizione; il giorno successivo abbiamo saputo dai giornali di queste decisioni. Francamente, non credo sia un modo giusto e corretto di procedere.

Su Alitalia farò tre domande molto secche. La prima l'ha anticipata il senatore Grillo e riguarda il problema dei vincoli che tendono a salvaguardare l'interesse nazionale, che io considero positivi; mi chiedo però se non siano così stringenti da condizionare poi la partecipazione di imprenditori interessati all'acquisto (perché di questo si tratta) del 30,1 per cento di azioni Alitalia.

Inoltre vorrei sapere se lei ritiene che l'attuale *management* sia in grado di gestire questa fase così delicata, se questa operazione sarà condotta direttamente ed esclusivamente dal Ministero e che ruolo avrà il *management* Alitalia in questa vicenda.

La terza questione è che dalla documentazione illustrata dal Ministro è scomparso completamente il problema delle alleanze o quanto meno non è stato qui ricordato. Personalmente ritengo che un piano industriale di rilancio non possa prescindere dalle alleanze che devono essere strette sia con grandi *partners* internazionali, se vogliamo mantenere al vettore Alitalia un ruolo di *competitor* globale, sia a livello interno, se vogliamo recuperare quelle fette di mercato che dalle *slides* appena illustrate mostrano dove Alitalia è debole. Peraltro, signor Ministro, la British Airways controlla il 27 per cento del mercato ma questo non le impedisce di essere uno dei vettori più importanti e quello con la maggiore redditività a livello europeo. Pertanto, la storia della scarsa fetta di mercato controllata direttamente da Alitalia a mio parere rappresenta un falso problema che comunque non si può recuperare piegando il sistema agli interessi al vettore. Mi spiego meglio: tutta l'operazione può anche andare bene ma, siccome colgo le connessioni tra l'operazione Alitalia e quanto ci ha detto il ministro Bianchi sul sistema complessivo, non vorrei che volessimo riorganizzare il sistema in funzione di Alitalia e per salvare Alitalia. Questa era l'ispirazione di un provvedimento sbagliato, signor Ministro, il famoso provvedimento sui requisiti di sistema della scorsa legislatura, che non ha salvato Alitalia, tant'è che la situazione oggi è quella che è, e che ha messo in serissima difficoltà tutto il sistema aeroportuale. Se il concetto di sistema esiste, bisogna agire tenendo conto che si tratta appunto di un sistema, e quindi i provvedimenti vanno valutati in relazione alle conseguenze che hanno su tutte le parti del sistema. Dobbiamo far sì che Alitalia diventi competitiva e dobbiamo migliorare il sistema, su questo non c'è dubbio, ma non possiamo piegarlo agli interessi del vettore, altrimenti faremmo un'operazione completamente sbagliata.

Ministro Bianchi, lei ha parlato di provvedimenti legislativi da assumere a breve; francamente spero che su questioni così delicate il Parlamento non sia espropriato dal diritto di dire la sua. Non so che tipo di

provvedimenti lei voglia prendere; spero però che avremo l'occasione di dire quello che pensiamo nelle Commissioni di merito e nelle Aule parlamentari.

Un'ultima questione riguarda la sicurezza, signor Ministro. Tra i problemi che lei ha elencato la sicurezza non c'è, probabilmente perché li sottende tutti, però a volte tra il dire e il fare c'è uno iato incolmabile. Non vorrei che anche in questa finanziaria, ad esempio, venissero lesinate, anzi, non venissero affatto destinate risorse per personale ed investimenti all'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo, che è l'agenzia che si occupa della prevenzione e della sicurezza; non vorrei che continuassimo sulla strada sbagliata intrapresa dai Governi precedenti. Abbiamo affrontato positivamente il problema dell'ENAC e credo che anche quello dell'Agenzia nazionale vada affrontato. Se nel maxiemendamento presentato dal Governo sul disegno di legge finanziaria non fosse previsto nulla sotto questo profilo (mi auguro che non sia così), allora nei provvedimenti che lei prenderà dovrà necessariamente affrontare la questione. Infatti, la sicurezza è l'architrave su cui poggia tutto il sistema e se noi siamo deboli su quel punto non serve a nulla dire ai passeggeri che miglioreremo gli *standard* di qualità: il passeggero che sale in aereo vuole essere innanzi tutto sicuro. Questo è il punto fondamentale; poi discuteremo nel merito di tante questioni – ad esempio sulle concessioni non la penso come il senatore Brutti – quando lei ci presenterà i suoi programmi.

CICOLANI (FI). Signora Presidente, prima di tutto voglio anch'io ringraziare il ministro Padoa-Schioppa per la documentazione che ci ha fornito, esauriente e abbastanza articolata. In riferimento a tale documentazione, vorrei svolgere un'osservazione e chiedere al Ministro un'integrazione. Il valore di Alitalia in rapporto agli altri principali vettori europei è indicato soltanto in riferimento alla capitalizzazione di borsa. Credo che questo sia uno dei punti determinanti di tutta la questione: se noi guardiamo soltanto la capitalizzazione di borsa, non capiamo, a mio parere, quali siano la dimensione e le potenzialità di Alitalia in rapporto agli altri vettori. La capitalizzazione di borsa, infatti, è funzione non solo delle dimensioni del vettore ma anche di aspetti finanziari (redditività e quant'altro). Non credo che Alitalia sia grande la metà di Iberia, come quantità di personale e di servizi forniti all'utenza, e non credo che sia sette volte più piccola di Lufthansa. Ad integrazione della documentazione vorrei che ci venisse fornito un raffronto di parametri fisici tra Alitalia e gli altri vettori; in questo modo, a mio avviso, potremmo comprendere meglio l'azienda di cui parliamo.

Forse lei non sa, signor Ministro, che – come accennava il senatore Brutti – soltanto pochi giorni fa l'amministratore delegato di Alitalia ha affermato, di fronte a senatori e deputati, che il piano di risanamento di Alitalia era sostanzialmente *in itinere*, che si registrava solo un ritardo di qualche mese e che, sostanzialmente, potevamo stare tutti tranquilli perché Alitalia era un'azienda che stava per raggiungere la luce alla fine del tunnel. Se l'emergenza che segnala il Governo esiste (ed io ne sono fran-

camente convinto), l'amministratore delegato va immediatamente rimosso; non c'è alternativa a questo. Intende pertanto il Ministro dell'economia trarre le conseguenze dalle dichiarazioni rese nelle Commissioni congiunte di Camera e Senato dall'amministratore delegato oppure no? Non lo chiedo al Ministro dei trasporti perché quest'ultimo sostiene da mesi la tesi che il *management* di Alitalia vada rimosso.

Vorrei infine fare riferimento alla relazione di sistema, che ritengo una parte centrale nel percorso di privatizzazione di Alitalia, ed in particolare, ministro Bianchi, alle questioni relative a organizzazioni sindacali e contratti. A mio parere, questo aspetto dei requisiti di sistema potrebbe di per sé aumentare il valore di Alitalia, in particolare in relazione ad un fatto. Più volte, in questi anni, abbiamo avuto occasione di ascoltare le organizzazioni sindacali; sappiamo benissimo quanto la frammentazione abbia pesato in termini negativi in quella che è un'azienda di servizi, basata prevalentemente sulle persone ed in cui l'elemento umano diventa determinante per stabilirne il valore. Ad esempio, si potrebbe introdurre il criterio che, fatte salve le differenze per categorie, per poter proclamare uno sciopero è necessaria una quota percentuale di rappresentatività dei lavoratori (non dico la maggioranza, ma almeno un terzo o il 40 per cento dei lavoratori). Questo criterio, a mio avviso, già oggi potrebbe essere accettato anche dai lavoratori di Alitalia e verrebbe visto non come una limitazione al diritto di sciopero, ma come la presa d'atto che in un sistema nessuno può avere uno strapotere. A mio giudizio una simile previsione tranquillizzerebbe di per sé qualunque investitore estero interessato all'acquisto.

Un'ultima osservazione, la più importante, signora Presidente. Voi proponete di vendere Alitalia nel momento forse di minor valore di questo ente. Mi chiedo se non sia il caso di valutare la possibilità non di venderla, ma di realizzare un'operazione premiale, tipo *stock option*, con un bando che favorisca un'alleanza mirata a migliorarne il valore, posto che probabilmente, con un *advisor* industriale, si riesce a determinarne un valore nel medio periodo, cedendo l'azienda soltanto ad una quota del risultato raggiunto. Questo ci consentirebbe di vendere Alitalia ad un valore maggiore del minimo storico odierno.

BARBI (*Ulivo*). Signora Presidente, esprimo sorpresa ed apprezzamento. Sorpresa per una decisione che non ci aspettavamo, tanto che era in discussione alla Camera – ne parlava l'onorevole Attili prima – una mozione di rilievo sul riordino del sistema dell'aviazione civile, del sistema aeroportuale e di Alitalia. Esprimo però anche apprezzamento per una decisione che il Governo ha assunto con chiarezza e con discontinuità, prendendo atto dell'impossibilità di proseguire in una linea che era ormai consumata ed aveva dato prova di non approdare ad alcun risultato positivo, e per il collegamento tra la decisione sulla privatizzazione di Alitalia e l'indirizzo del sistema di aviazione civile. L'atto di indirizzo annunciato dal ministro Bianchi segnala la volontà di affrontare la questione nell'insieme e non in modo parziale; affrontarla nell'insieme è certamente

la condizione per poter perseguire questo risultato con qualche probabilità di successo, pur non avendone la garanzia.

Vorrei quindi rivolgere due domande specifiche ai Ministri. Nel decreto-legge n. 332 del 1994, che definiva le norme per le procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni, si prevede, in caso di dismissioni nei settori della difesa, dei trasporti, delle telecomunicazioni e in altri settori, che gli atti di dismissione devono essere preceduti dalla creazione di *authority* di settore e dall'eventuale introduzione, nello statuto della società in dismissione, di poteri speciali al Governo, cioè della *golden share*. Vorrei sapere dal Ministro che rapporto vi sia tra questa procedura e le disposizioni di questa legge e, in particolare, se esista l'intenzione di istituire un'*authority* di settore, visto che l'ENAC non può essere considerata tale, ancorché vi si avvicini per una serie di funzioni e di compiti; vorrei sapere inoltre se l'atto di indirizzo del ministro Bianchi, che in un punto prevede la ridefinizione del ruolo e il riordino dell'assetto organizzativo ed amministrativo dell'ENAC, rafforzando il quadro delle sue competenze e l'indipendenza dagli interessi regolati, prelude a questo tipo di istituzione e trasformazione.

Al Ministro dell'economia vorrei invece chiedere quali siano le intenzioni del Governo in merito agli eventuali poteri speciali da mantenere in Alitalia e, quindi, se la cessione del controllo verrà preceduta da una clausola nello statuto che attribuisca al Governo poteri speciali, ed eventualmente quali.

BELTRANDI (*RosanelPugno*). Voglio anzitutto ringraziare i Presidenti delle Commissioni 8ª e IX per l'occasione di dibattito e di confronto che ci hanno offerto e i Ministri, in particolare, per le ampie relazioni.

Noi della Rosa nel Pugno siamo stati sorpresi molto positivamente dalla decisione del Governo. Peraltro, voglio sottolineare che probabilmente sono l'unico Capogruppo della maggioranza a non aver sottoscritto la versione finale della mozione che si stava predisponendo alla Camera perché la ritenevo eccessivamente vincolante nei confronti dell'Esecutivo. Sono, dunque, lieto che i piani siano stati sconvolti in questo modo. La decisione assunta è coraggiosa però il tutto deve sottostare ad una condizione che esplicito molto chiaramente: nei passaggi successivi di questa vicenda delle alienazioni delle quote del Ministero dell'economia non devono essere fissati paletti tali, come già hanno sottolineato il senatore Grillo, l'onorevole Attigli e molti altri, per cui alla fine i privati che veramente vogliono investire in questa azienda – non prenditori ma imprenditori – vengano del tutto scoraggiati. Si tratta di una questione primaria, a mio avviso, perché questa può rappresentare la straordinaria operazione di risanamento attesa da anni, forse da decenni, ed è nelle nostre mani ma potrebbe tramutarsi in qualcosa che è l'esatto opposto.

Noi esprimiamo, dunque, apprezzamento e seguiremo con molta attenzione questa procedura, augurandoci che anche in altri settori si abbia la capacità di sorprendere il Parlamento e persino la maggioranza parlamentare.

RICCI Mario (RC-SE). A differenza del collega Beltrandi io ho sottoscritto la mozione messa, in qualche modo, in mora dalle decisioni improvvise del Governo. Ricordo la mozione perché mi servirà nel corso del mio intervento a richiamare alcuni punti che sono e dovrebbero essere vincolanti, perché prodotto di una discussione e di un voto del Parlamento, per il futuro dell'operazione in corso per Alitalia.

Ho seguito attentamente l'illustrazione (anche se ne conoscevo già ampi spaccati) molto più puntuale e precisa nel rappresentare, fra l'altro, la situazione di Alitalia di quanto lo sia stata quella dell'amministratore delegato nell'audizione già richiamata. Ci aspettavamo, però, che nell'illustrazione del Governo ci fosse, quantomeno, il tentativo di avviare una riflessione, di predisporre un bilancio di verità sui processi di liberalizzazione che hanno investito non solo il trasporto aereo italiano ma l'intero trasporto aereo europeo con conseguenze a tutti note in termini di criticità.

Certo l'Alitalia ha conosciuto un declino industriale e finanziario in progressione, una parabola che chiedeva di essere governata con maggiore determinazione negli anni passati. Questo è il primo punto che sottopongo all'attenzione dei Ministri presenti, perché l'operazione non ci convince. Non siamo contrari per principio e in maniera pregiudiziale alle operazioni di dismissione di aziende pubbliche che per questo vengono collocate sul mercato, ma questo – secondo noi – è un settore che non può essere collocato sul mercato proprio per gli interessi generali dettati dal carattere universale del servizio. Ciò emerge anche dal dibattito in corso. Le contraddizioni sono molte e, oggettivamente, il mercato non può aderire a dinamiche e bisogni che attengono al carattere universale e all'interesse generale di un servizio come questo.

Sulla seconda questione, che sto per illustrare, dovremo certamente tornare poiché l'esposizione del ministro Bianchi necessita di un maggiore approfondimento e di un'ampia discussione che coinvolga innanzi tutto le Commissioni competenti e, più in generale, il Parlamento. Credo che una delle maggiori criticità conosciute da Alitalia e dal trasporto aereo nel nostro Paese, più in generale, sia dovuta alla frammentazione nella programmazione e negli indirizzi dell'intero comparto, verificatisi anche attraverso processi di liberalizzazione e di privatizzazione per certi segmenti del trasporto aereo. Non è stato possibile attuare una programmazione, né predisporre indirizzi unificati che consentissero di poter realizzare un adeguato sistema di trasporti nel nostro Paese.

Ci piacerebbe sapere che tipo di concorrenza si è determinata verso Alitalia e il trasporto aereo del nostro Paese attraverso l'investimento di masse finanziarie ingenti nelle Ferrovie dello Stato o nell'alta velocità. Questo è il dato significativo: un'azienda del sistema dei trasporti del nostro Paese ha investito immense somme finanziarie nella realizzazione di tratte di percorrenza in oggettiva concorrenza con il trasporto aereo. Mi chiedo se tutto ciò, sommato alla privatizzazione di Alitalia, comporterà l'ulteriore separazione e frammentazione di un sistema dei trasporti che richiederebbe invece una forte unificazione di indirizzi.

Tornando alla mozione votata dal Parlamento, ricordo che al suo interno si fa riferimento a questioni ben precise come, ad esempio, alla necessità di garantire una presenza pubblica significativa, proprio per tutelare il raccordo sistemico fra trasporto aereo e trasporto in senso più generale. Ho fatto questa osservazione perché altri colleghi prima di me hanno chiesto se il Governo, attraverso l'OPA, è intenzionato a mettere sul mercato la sua intera parte azionaria o se, invece, intende privatizzare soltanto il 30,1 per cento rimanendo proprietario del 19-20 per cento e mantenendo, quindi, una presenza.

Nella stessa mozione si indica poi la necessità di stringere alleanze strategiche, a prescindere dalle operazioni e si fa riferimento al bando al quale il Governo si accinge a lavorare per mantenere i presupposti e le garanzie richiamati dallo stesso ministro Padoa-Schioppa. Tale bando, a nostro giudizio, deve privilegiare in maniera molto chiara, anche mediante criteri di assegnazione di punteggio, un piano industriale che vada nella direzione del rilancio, della salvaguardia dei posti occupazionali, verso un'aderenza della trasformazione, della nuova missione di Alitalia agli indirizzi di sistema poc'anzi richiamati. Questi aspetti, come avremo modo di constatare, entreranno in conflitto con altre prerogative e il mercato, con tutta probabilità, non potrà sopportare questi laccioli.

SANZA (FI). In premessa vorrei riallacciarmi, rifacendomi a quanto da lei indicato, ministro Padoa-Schioppa, in merito ai settori strategici con quote di controllo, a una dichiarazione resa da un suo collaboratore (il sottosegretario Tononi) qualche settimana fa presso la Camera dei deputati. Lei infatti, onorevole Ministro, nell'indicare le varie classificazioni relative alle privatizzazioni, nel punto in cui indica i settori strategici con quote di controllo, fa riferimento alla Fincantieri, che vorrebbe essere quotata in borsa e divenire privata. A tal proposito, il sottosegretario Tononi, nel premettere che ciò sarebbe stato utile e positivo, ha affermato che le condizioni politiche non lo consentono. Le riporto questa riflessione perché temo tutto ciò che potrà accadere a proposito di Alitalia.

All'interno del Governo vi è un problema culturale sul tema delle liberalizzazioni e delle privatizzazioni che da una parte conduce ad eccessi di liberalizzazione, dall'altra, per oggettive situazioni di maggioranza, mi pare ci si muova in tutt'altra direzione. Ho richiamato quel precedente perché da questo derivano numerosi interrogativi a proposito del progetto su Alitalia.

Mi rivolgo al ministro Bianchi, perché con lui qualche volta scherzando affermo che finalmente il Governo ha partorito. In questo caso ha partorito l'idea di vendere – non abbiamo capito se in modo totale o pressappoco tale – l'Alitalia. Siamo favorevoli a che questo avvenga, perché finalmente ci affranichiamo da questo *management*. Vorremo capire dal ministro Padoa-Schioppa se con l'OPA lo Stato vuole lasciare completamente la sua partecipazione in questa compagnia. Mi chiedevo inoltre perché il Governo decide – lo ricordava correttamente prima il collega, senatore Cicolani – di mettere sul mercato le aziende carenti, che non hanno

nessuna appetibilità per gli investitori privati verso le quali per cui la finanza potrebbe avere interesse.

Vorrei capire meglio il senso di quel «deve o debba» essere gestito come impresa. I termini italiani possono avere un significato diverso. Come si farà a scegliere imprenditori che abbiano intenzioni serie? Credo che parliamo più politichese che non di una gestione rigorosa che è propria del ministro Padoa-Schioppa. Mi chiedo come farà il Governo ad attrarre gli investitori strategici. Questo bando mi sembra una chimera; vorrei capire qualcosa di più.

L'altra domanda riguarda, ministro Bianchi, il superamento degli interessi locali o i problemi di conflittualità e frammentazione sindacale. Questo rappresenta un problema serio. Di tutta la sua relazione – glielo devo dire con molta franchezza – il nodo centrale, in cui si nasconde il progetto, è questa nuova classificazione degli aeroporti. Non ci siamo. Il Governo deve avere il coraggio di stabilire come vuole riorganizzare sul territorio e sugli aeroporti il trasporto aereo.

Ministro Bianchi, lei ha parlato di aeroporti nazionali, regionali e locali in Italia. Qui, ci stiamo un po' prendendo in giro. Cos'è un aeroporto locale? Nessun Presidente di Regione sarà disposto a indicare quale sia un aeroporto locale. Credete veramente che con la procedura prevista con il blocco degli arrivi sugli aeroporti regionali dei voli *low cost* di aiutare l'Alitalia? Ministro Padoa-Schioppa, in questo modo si va contro la libera concorrenza. L'Europa interverrà e vorrà capire perché i voli *low cost* non possono atterrare negli aeroporti regionali. Oggi atterrano e trovano il migliore mercato per la loro navigazione e il nostro turismo.

Il problema dei due HUB, Malpensa e Fiumicino, non è stato per nulla affrontato. Proprio intorno a questo problema è ruotato tutto il fallimento del trasporto aereo che si è portato dietro anche il fallimento dell'Alitalia.

POLLEDRI (*LNP*). Signora Presidente, innanzi tutto esprimo simpatia perché guardo con piacere la *mission impossible* che il Governo intraprende, anche se temo che finirà con il passaggio ad un nuovo amministratore delegato. Infatti troppo spesso quando c'è da cambiare qualcosa, si cambia l'amministratore delegato. Se posso dare un suggerimento, consiglio di arrivare alla nomina di Guido Rossi alla svelta, perché così, dato che Guido Rossi di solito è l'ultimo, poi si può prendere una decisione. Quindi, arrivate presto a questa decisione.

Finora l'Alitalia ci è costata 230 euro a testa. Noi ovviamente eravamo favorevoli a portare la questione in tribunale con il fallimento, ma lasciamo perdere.

Sono contento che sia presente il ministro Padoa-Schioppa, perché in Commissione bilancio ci siamo posti un paio di domande. In questi giorni abbiamo assistito ad un saliscendi notevole del titolo; le scriveremo una lettera con cui le chiederemo di partecipare a un'audizione su questo punto. Alcuni dati hanno confortato questo aumento delle quotazioni con uno spostamento notevole. Ora, alla CONSOB – questo non è suo me-

stiere, ma sicuramente qualche informazione si può avere – vorremmo chiedere se c'è stato qualche movimento particolare e se abbiamo la possibilità di sapere chi ne ha beneficiato. Quando circola una determinata notizia sul confezionamento di un bando appetibile, si verificano sicuramente ingenti movimenti sui mercati. Però, esiste una normativa precisa per l'*insider trading* a tutela del consumatore. Su questo aspetto vorrei ascoltare l'opinione del Ministro.

Si è già pensato ad un *advisor*, ad una *merchant bank* di riferimento per questa operazione?

Il terzo problema riguarda le capitalizzazioni. In Italia non c'erano capitalisti e si è dovuto crearli. Al momento della privatizzazione l'economia era per il 70 per cento dello Stato. È possibile immaginare che ci siano soggetti che possono avere una competenza industriale? Esprimo questo anche con un po' di fatalismo, perché, Presidente, pensare di fare le operazioni senza spargere sangue, sostenendo che tutti stiano bene e che tutti i malati siano felici è una cosa poco credibile per noi medici. Devo dire che abbiamo provato a risanare la situazione. In tanti anni, da consumatore, ho sempre visto cinque *hostess* che portano in giro un carrellino con due patatine; ho sempre visto quattro dipendenti che viaggiano da Roma a Milano, perché non possono stare a Milano dove peraltro dormono in alberghi a quattro stelle. Gli amministratori delegati strapagati se ne vanno; per questo spero in Guido Rossi, almeno è l'ultimo che nominiamo e concludiamo la storia.

L'ultima domanda riguarda Malpensa e ci chiediamo realmente cosa volete fare.

MONTINO (*Ulivo*). Signora Presidente, vorrei associarmi ai colleghi nel ringraziare i Ministri per averci dato questa occasione e i Presidenti delle due Commissioni. Credo che la discussione di oggi sia molto importante e l'avvio di un processo certamente complicato, però sicuramente decisivo per la nostra compagnia di bandiera.

Vorrei partire da una considerazione che scaturisce anche da quello che hanno detto i colleghi Grillo e Cicolani. Ci troviamo, dopo cinque anni, a discutere dell'Alitalia dopo aver discusso per ben tre volte su tre piani industriali: il primo piano industriale 2001 dell'allora amministratore delegato Mengozzi, il secondo piano Mengozzi e infine il piano Cimoli. Questo succedeva nel 2004, dopo una grave crisi della compagnia di bandiera.

I dati sullo stato dell'azienda sono drammatici: in particolare il disavanzo dell'azienda si è consolidato fortemente dal 2000 ad oggi, fino ad arrivare a punte estreme (800 milioni di euro di disavanzo). Quindi, la compagnia è in forte difficoltà e a ciò consegue una forte conflittualità interna, con scioperi e quant'altro, e non può che essere così perché di fronte ad un'incertezza di questa natura il sindacato ovviamente risponde in un certo modo. Tra l'altro, non abbiamo una compagine sindacale compatta, ma, come in tutte le situazioni di crisi, siamo di fronte ad una situa-

zione estremamente frazionata e quindi anche difficile sotto l'aspetto della gestione dei rapporti sindacali, dei rapporti societari e così via dicendo.

Anche secondo me, come diceva poco fa il collega Brutti, la scelta di dividere il volo dai servizi è stata una scelta completamente sbagliata, soprattutto in presenza di alcuni servizi come quelli della prenotazione e della manutenzione degli aerei. Non so chi di voi conosca gli impianti dell'Alitalia: personalmente conosco quelli romani (sicuramente anche quelli milanesi saranno all'avanguardia) e posso dire, per esempio, che gli *hangar*, le officine di manutenzione della struttura Alitalia all'interno dell'aeroporto di Fiumicino sono impianti straordinari. In questi impianti sono impiegate persone che operano ad alto livello, che fino a poco tempo fa si occupavano di manutenzioni non solo per la compagnia di bandiera ma anche per le compagnie estere, anche di livello primario. Ora, l'aver separato un elemento così importante dal volo è un controsenso, è completamente sbagliato, ha significato aggiungere una serie di costi soprattutto sul volo che poi si scaricano sul risultato economico che tutti quanti conosciamo; quindi, parliamo di errori molto seri.

A questo proposito vorrei porre un problema al Ministro dell'economia e lo pongo in modo molto aperto: sono convinto in merito al piano, ma siamo certi, signor Ministro, che la compagine attuale, (mi riferisco a Cimoli), visto che ha un'esperienza completamente diversa, rappresenti la scelta giusta in una fase complicata come questa? Io penso di no, lo dico subito e alla luce del sole. Ho partecipato anche ad assemblee nell'aeroporto e l'ho dichiarato in quelle sedi di fronte ai lavoratori e ai sindacati: io penso di no, perché per fare delle scelte estremamente importanti serve anche una credibilità di un certo tipo, una *leadership* forte, una forte autorevolezza.

Il senatore Cicolani ha affermato che forse sarebbe stato il caso di prevedere un sistema di alleanze ma qui si sta facendo una scelta completamente diversa. Non si sta ricercando un *partner* o un sistema di alleanze ma si sta facendo una gara; siamo di fronte a una procedura di liberalizzazione, cioè alla messa sul mercato, attraverso una procedura trasparente, di un *asset* importante che fino ad oggi veniva gestito direttamente dallo Stato attraverso la propria organizzazione. Non può quindi trattarsi di una procedura in cui viene predeterminato il soggetto, ma deve essere una procedura che ha degli obiettivi precisi e che vuole fissare dei paletti molto chiari. Naturalmente possiamo discutere nel merito sulla proposta che ci viene fatta, tutto si può discutere (per esempio possiamo parlare del bando), ed è certamente giusto tornare a parlarne in sede parlamentare, anche nel merito, fermo restando però che la procedura deve essere di assoluta trasparenza, senza l'individuazione di un soggetto predeterminato. Questa credo sia la scelta migliore, e forse (mi si passi la battuta) gli amici del centro destra, visto che appunto appartengono al centro destra, avrebbero dovuto chiederci chiarimenti su questo aspetto, perché è proprio della loro tradizione.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Risponderò brevemente, riprendendo spero la maggior parte dei moltissimi punti che sono stati sollevati.

Innanzitutto, qualche breve premessa. La prima: la parola «emergenza» non l'ho mai usata e non ritengo che sia appropriata. Certamente è il momento di prendere una decisione e questa decisione è presa in spirito positivo; se non avessimo fiducia nel fatto che l'Italia possa avere una propria compagnia di bandiera non avremmo neanche intrapreso questa strada. È una strada che ci accompagnerà per molti mesi (si stima in forse sei mesi l'intero ciclo che ho riassunto nel documento che ho presentato) e non tutte le decisioni sono prese all'inizio, alcune andranno prese lungo il percorso, quindi sarà senz'altro giusto riferire periodicamente.

Seconda premessa: dobbiamo sapere che non c'è più nessuno strumento che permetta ad un'azienda in perdita di restare sul mercato e, attraverso questo, di mantenere il proprio livello occupazionale. Le cose stanno in questi termini. Lo strumento, per anni, è stato la ricapitalizzazione a spese del contribuente ma questo strumento si è esaurito: l'ultima ricapitalizzazione è stata fatta sul mercato, il mercato è concorrenziale, quindi chiunque sia il proprietario di una compagnia aerea opera con questi vincoli.

Terza premessa: è evidente che io non ho usato la parola «emergenza» ma ho detto prima che non è la storia di un successo quella che stiamo gestendo. Ripeto che a mio giudizio forse ciò è ancor più vero per la politica dei requisiti di sistema che non per la politica dell'azienda in particolare. Per questo secondo me è estremamente importante quello che spiegava pochi minuti fa il ministro Bianchi.

Ciò premesso, riprendo brevemente i punti che sono stati sollevati.

Il primo riguarda i testi di legge in base ai quali noi operiamo, il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri riferito alla legge n. 481 del 1995. Noi riteniamo che il momento tipico sia stato la discesa della proprietà al di sotto del 50 per cento: quello è stato il momento in cui è avvenuto il passaggio. Abbiamo consultato i testi e abbiamo operato in conformità, ma certo (lo testimonia la nostra presenza qui oggi) siamo non solo disponibili ma anche interessati a riferire i successivi passi.

A proposito del bando è stato chiesto quanto peserà l'offerta economica, quanto il piano industriale, quanto gli interessi generali. Intanto questa cosa dei pesi non è un algoritmo numerico, non è indispensabile che nel bando siano attribuiti dei pesi in maniera meccanica. Comunque c'è un elemento di valutazione: per esempio, valutare il rispetto degli interessi generali o la qualità del piano industriale non è come valutare l'offerta in denaro che viene fatta, non è un qualcosa che si traduce automaticamente in numeri. Detto questo, io penso che l'interesse fondamentale sia quello di avere un'azienda sana, con un progetto imprenditoriale solido e promettente, il quale tenga conto degli interessi generali fondamentali così come sono stati specificati. Se ci fossero due offerte allo stesso prezzo, molto diverse sotto questo profilo, la scelta sarebbe ovvia; ma direi che il maggior prezzo offerto non può essere un elemento sufficiente a superare un

difetto fondamentale nel piano industriale o nella garanzia che certi interessi generali saranno mantenuti.

Mi è stato chiesto se l'OPA investirà anche la quota che resta allo Stato. La risposta è sì, nel senso che un'offerta pubblica di acquisto va rivolta a tutti gli azionisti. Ciò non toglie che, in quel momento, il Governo dovrà decidere se e quale quota mantenere; al momento non è stata ancora presa una decisione. Ricordo che si tratta di un'azienda quotata e ripeto ancora che su tali questioni sorveglia la CONSOB; noi siamo obbligati a trasmettere al mercato le informazioni che abbiamo. Se avessimo già deciso che manterremo, ad esempio, il 5 per cento, lo dovremmo dire pubblicamente; quindi non ci sono elementi coperti nelle decisioni prese dal Governo. È certamente plausibile che una quota sia mantenuta dal Ministero, quindi dal Governo e dallo Stato. È altrettanto chiaro che il nuovo proprietario di controllo di Alitalia sarà il nuovo soggetto; se lo Stato restasse azionista, sarebbe un azionista di minoranza.

Ho già definito la questione dei livelli occupazionali; secondo me, la cosa fondamentale è che ci sia coerenza fra il piano industriale e i livelli occupazionali. È inutile illudersi: se un'azienda, in un settore estremamente concorrenziale, diventa uno strumento non per offrire servizi di trasporti aerei, ma per sostenere un'occupazione artificiale, non resterà sul mercato. La garanzia dell'occupazione deriva dalla solidità del piano industriale e non può derivare da altre cose.

Abbiamo posto condizioni troppo stringenti per trovare buoni acquirenti? Io penso di no. In un certo senso, l'unica condizione chiara che abbiamo posto è che chi compra deve essere disposto a comprare, al limite, tutte le azioni, dopo il passaggio del 30,1 per cento; questa è una condizione di serietà. Se il piano è buono, non dovrà restare azionista al 100 per cento; molti non venderanno le loro azioni, purché il nuovo imprenditore abbia un piano talmente buono da non spingerli a cederle. Questa è pertanto una garanzia di serietà dell'impostazione ed è la condizione fondamentale.

Molti degli altri aspetti che sono stati oggetto di domande ce li dovrà chiarire il potenziale acquirente. Noi non vendiamo un piano industriale di Alitalia; vendiamo il controllo di Alitalia. Il piano industriale è una scelta e una decisione imprenditoriale; può darsi che avremo da scegliere fra piani industriali molto diversi, tra chi vuole sviluppare l'azienda in un modo e chi la vuole sviluppare in un altro. Si tratterà, a quel punto, di fare una scelta. L'iniziativa imprenditoriale, però, non viene dalla nostra vendita; è stimolata dalla nostra vendita, ma viene da chi si proporrà come acquirente.

Per quanto riguarda la domanda sull'attuale *management*, ho chiesto all'ingegner Cimoli di rimanere nelle sue funzioni e di accompagnare questa fase di passaggio. Lo dico con chiarezza: sarebbe stato un grave errore cumulare ai vari cambiamenti in corso una modifica del vertice dell'azienda. L'ingegner Cimoli, fra l'altro, ha seguito le operazioni di contatto con i potenziali acquirenti nei mesi passati e conosce l'azienda come nes-

sun altro in questo momento; non è assolutamente ragionevole pensare di cumulare i cambiamenti nello spazio di poco tempo.

Scompare la questione delle alleanze? Bisogna distinguere. Credo e l'ho anche detto che una compagnia come Alitalia probabilmente non può prescindere da un sistema di alleanze; sono in un sistema di alleanze Air France, Lufthansa e British Airways, per fare gli esempi più importanti in Europa. La tematica delle alleanze resta quindi pienamente aperta; probabilmente, chi si farà avanti per proporsi come compratore inserirà, nel suo piano industriale, anche le sue opinioni, le sue idee ed i suoi progetti in materia di politica delle alleanze. La procedura di vendita quindi non significa aver abbandonato la problematica delle alleanze. Ancora una volta, il progetto delle alleanze fa parte del progetto imprenditoriale; non è compito nostro, secondo me, definire in questo momento quali queste debbano essere.

Mi è stato chiesto dal senatore Cicolani se non sia il caso di risanare prima di vendere. Questa è una storia degli ultimi 20 anni. Credo di avere già risposto con questa breve frase.

Ci sarà una *golden share*? Penso di no; non c'è lo spazio per una *golden share*. Lo Stato intende uscire dal controllo di Alitalia. Le garanzie verranno, innanzi tutto, dalla procedura e dalle condizioni della vendita, fra le quali certamente una richiesta di assetto stabile della proprietà (non qualcuno che compri per rivendere poco dopo); in secondo luogo, ogni compagnia di bandiera è circondata da un insieme di requisiti di sistema, che sono lo strumento principale della tutela di certi interessi pubblici. Dubito che una *golden share* possa essere ammessa da Bruxelles e vista come strumento efficace.

Credo di avere risposto alle domande principali. Ho parlato di Alitalia, ma non ho parlato di Fincantieri e di Tirrenia. Non sono temi all'ordine del giorno. Qualcosa è stato detto in proposito; non ho niente da modificare su questo punto.

Per quanto riguarda la questione Malpensa, sappiamo che l'Italia ha due grandi aeroporti e che ci sono scelte da fare. Anche questo, a mio giudizio, è un tema che oggi è rimesso a chi deve elaborare piani industriali per lo sviluppo di Alitalia.

La ringrazio, presidente Donati, e ringrazio anche lei, presidente Meta; sarò lieto di tornare, se loro lo vorranno.

PRESIDENTE. Credo che, al là delle considerazioni che ciascun deputato o senatore può fare nel merito, il passaggio fondamentale è che il Parlamento intende seguire, vigilare, accompagnare e giudicare questo processo ad ogni tappa. Le sue rassicurazioni in ordine al proseguimento di questo confronto in Parlamento ovviamente ci garantiscono.

Do ora la parola al ministro Bianchi, che intende svolgere alcune considerazioni in merito alle domande che gli sono state poste.

BIANCHI, *ministro dei trasporti*. Signora Presidente, credo che non sia utile che io ritorni sulle domande alle quali ha risposto il Ministro Padoa-Schioppa. Vorrei però ribadire due cose.

In primo luogo, consideriamo essenziale l'operazione di portare avanti in parallelo un'azione sulla compagnia e un'azione sul sistema. In questo modo l'abbiamo pensata inizialmente il ministro Padoa-Schioppa, io e il Governo nel suo insieme e così intendiamo portarla avanti.

Per quanto riguarda le procedure per gli interventi sul sistema, l'atto di indirizzo, che in quanto tale, esprime delle intenzioni programmatiche da parte del Governo, risale a 24 ore fa, a ieri mattina. Se non ci fosse stata questa convocazione presso le Commissioni congiunte, che mi ha dato occasione di illustrarlo, sia pure succintamente, avrei chiesto alla presidente Donati e al presidente Meta di poterlo illustrare alle Commissioni. Non dimentichiamo che questo, essendo un atto di natura non legislativa, presuppone atti legislativi, forse uno, forse di più; non credo pertanto che ci sia alcun dubbio sul fatto che si seguirà un *iter* parlamentare aperto e di tipo dialettico tra Governo, Commissioni e Parlamento. Io personalmente mi impegno, in questo senso, a rispondere ogni volta che mi verrà richiesto, come credo di avere dimostrato in questi mesi.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro. Vorremmo avere soltanto una rassicurazione in ordine al fatto che si tratti di un disegno di legge. In questi mesi il Parlamento, per aver dovuto fronteggiare alcune emergenze (il decreto Bersani, il decreto fiscale e, adesso, la finanziaria), ha discusso di provvedimenti rilevantissimi che riguardano il nostro settore in modo molto compresso e all'interno di manovre già decise; se a questo si aggiungono maxi emendamenti e voti di fiducia, si capisce che ciò non solo toglie uno spazio enorme all'opposizione, ma, onestamente, lo toglie anche agli esponenti parlamentari della maggioranza. Gradiremmo pertanto che un provvedimento di tale rilevanza segua un *iter* «naturale», in modo da poter riflettere bene in ordine al provvedimento stesso.

Ringrazio ancora il ministro Padoa-Schioppa e il ministro Bianchi e dichiaro conclusa l'audizione.

I lavori terminano alle ore 16,10.

ALLEGATO

*Documentazione consegnata dal ministro dell'economia
e delle finanze Padoa-Schioppa*

Commissioni riunite IX Camera (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e 8^a Senato (Lavori pubblici, comunicazioni)

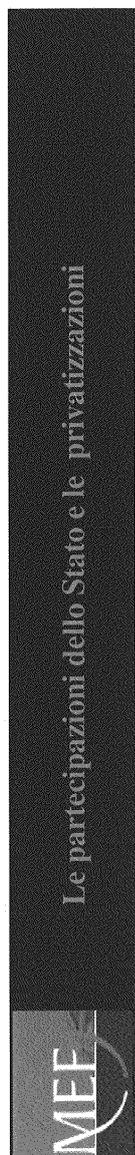


Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia

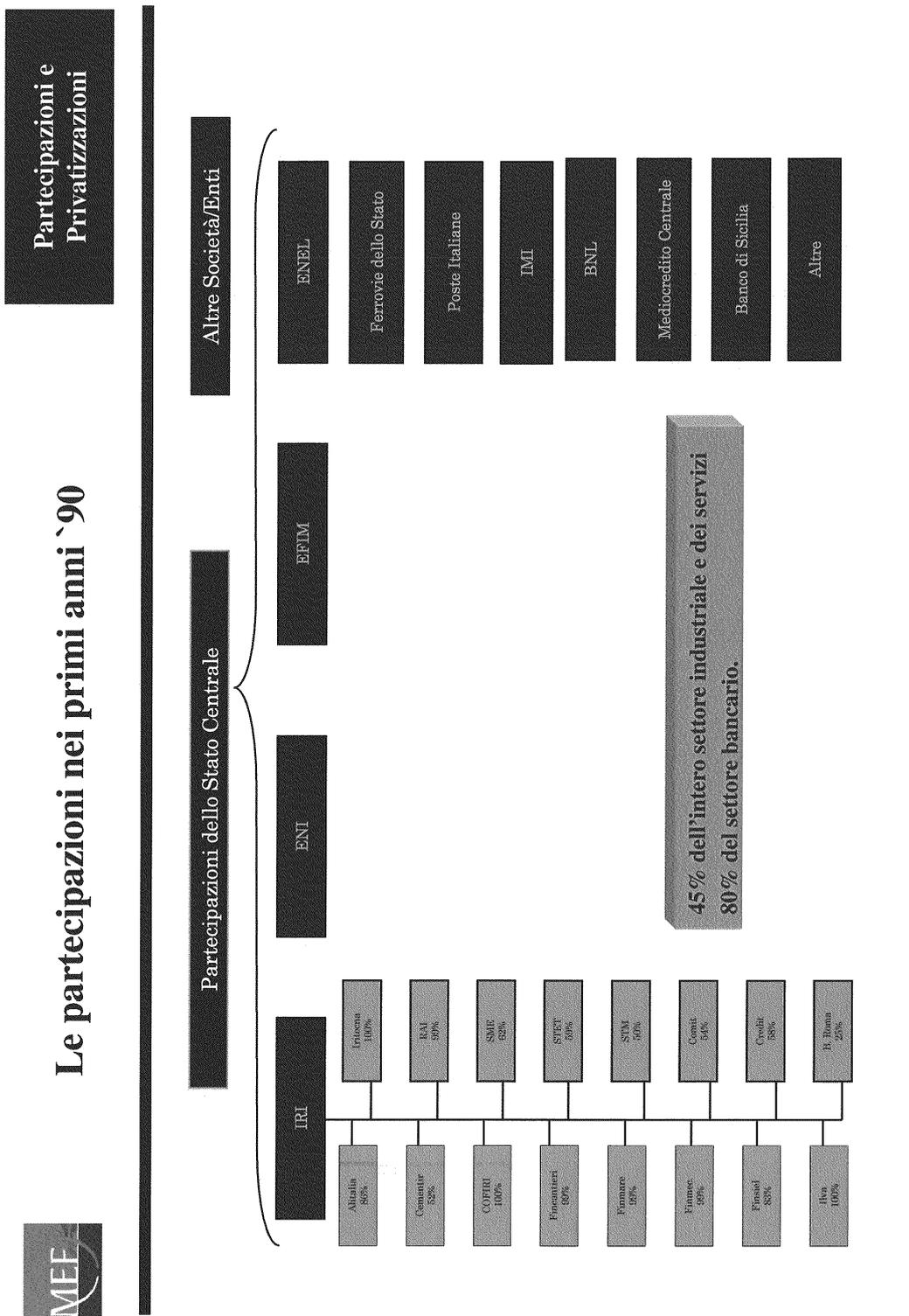
Roma, 13 dicembre 2006

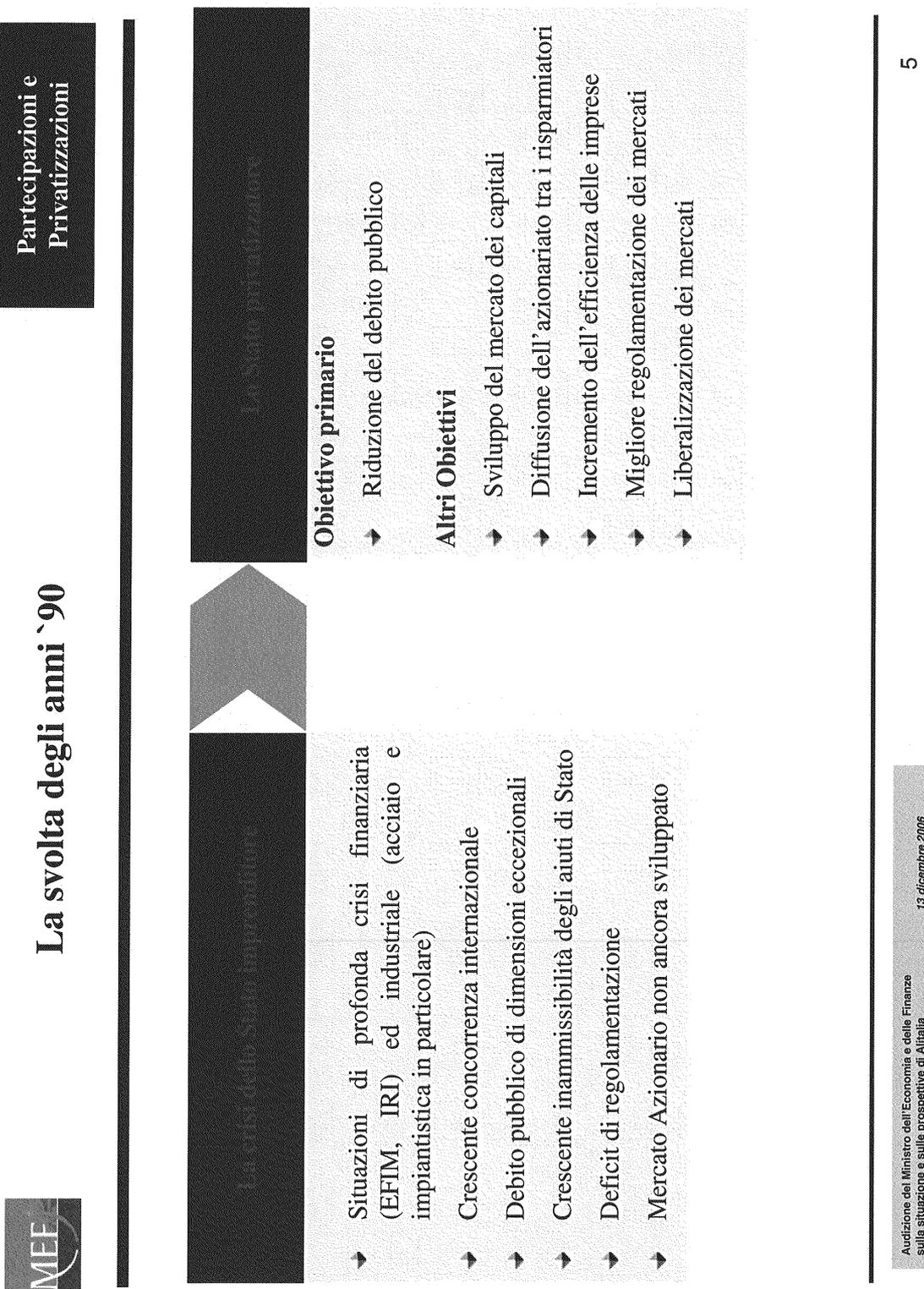


INDICE	
Partecipazioni dello Stato e privatizzazioni	3
Sistema del trasporto aereo in Italia	10
Alitalia e i suoi concorrenti	16
Privatizzazione di Alitalia	27
Interesse pubblico	36



Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia
13 dicembre 2006





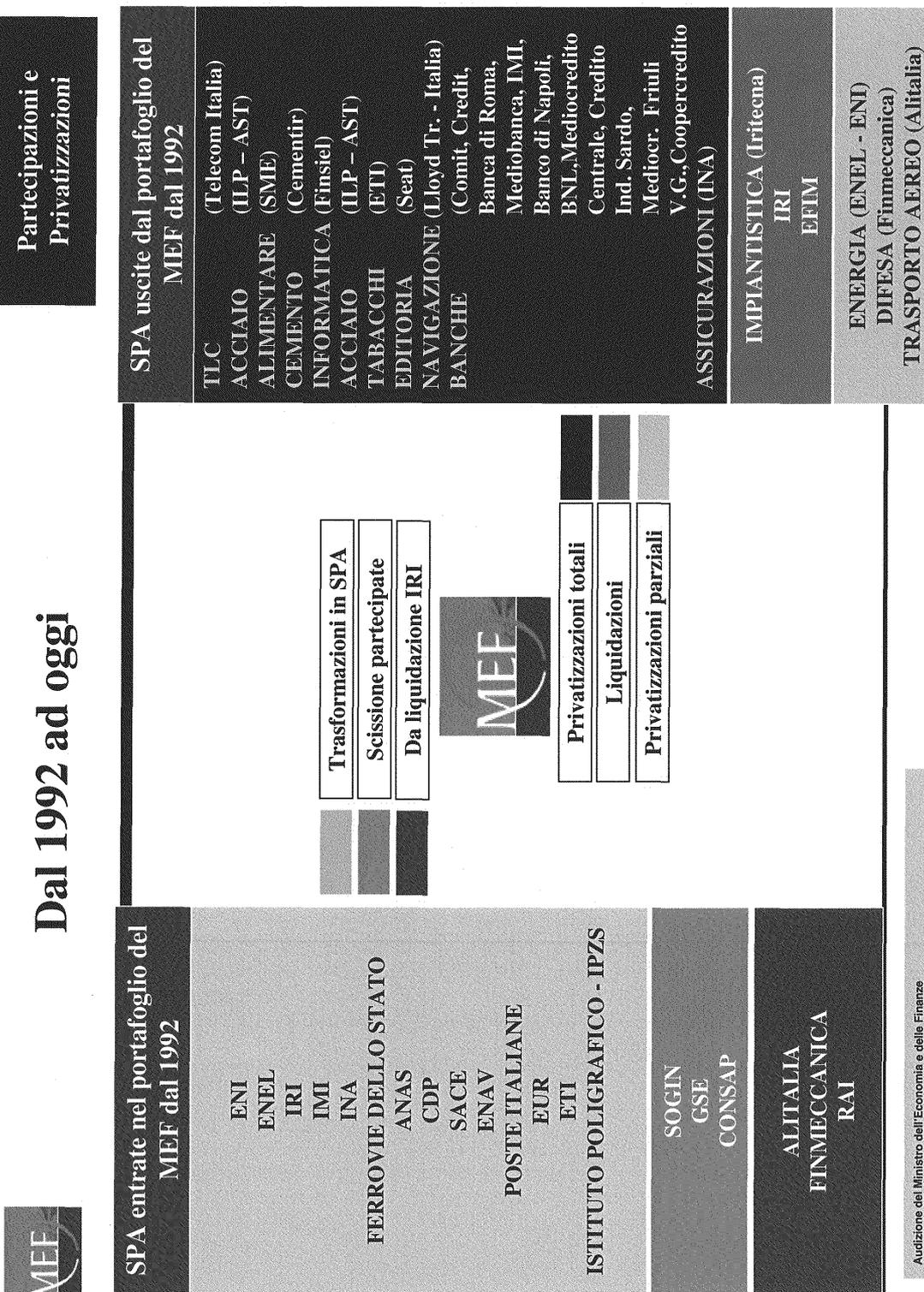


Le privatizzazioni realizzate

Partecipazioni e
Privatizzazioni

- **Dismissioni**: 46 operazioni di dismissione in 12 anni (28 aziende)
- **Introiti**: 96 miliardi di euro (1° Paese in Europa nel periodo 1977-2005)
- **Risparmio di interessi**: circa 28 miliardi cumulati al 2005 in conseguenza minore stock di debito
- **Effetto sul debito**: il rapporto **Debito/PIL** è passato dal 121% del 1994 al 106,4% del 2005

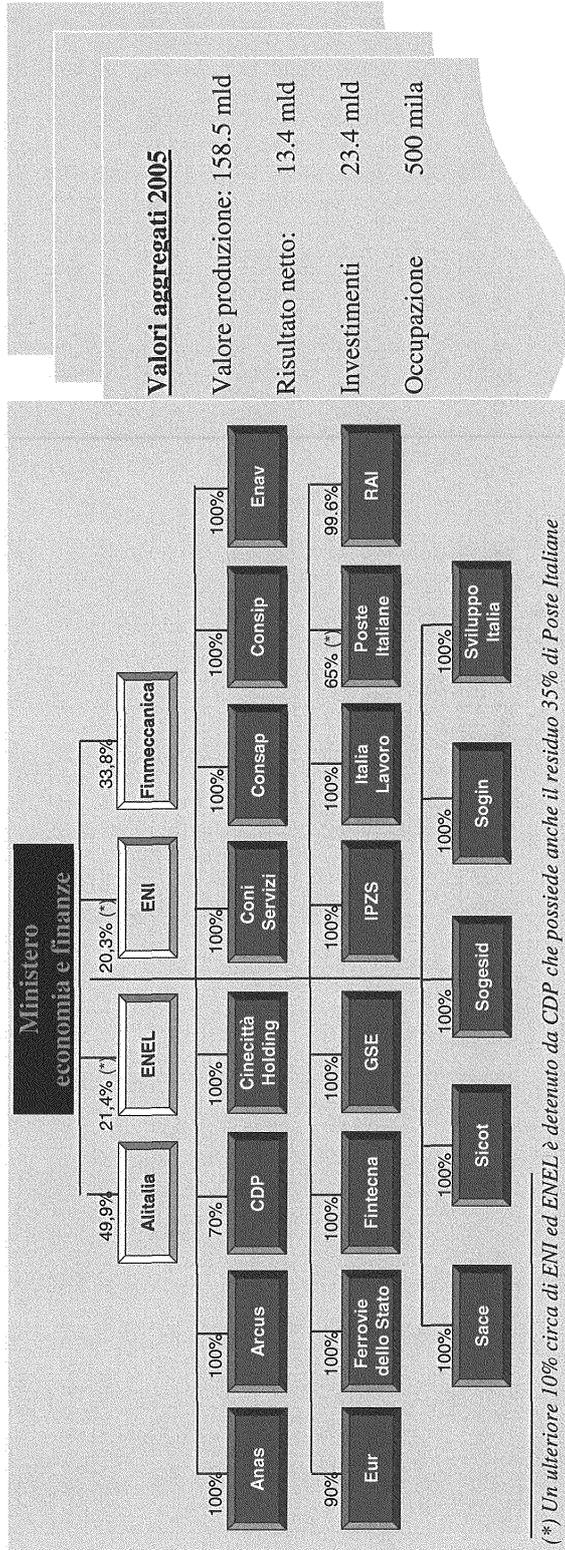
Dal 1992 ad oggi



Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia 13 dicembre 2006

Partecipazioni e Privatizzazioni

La situazione attuale e ruolo del MEF



Valori aggregati 2005

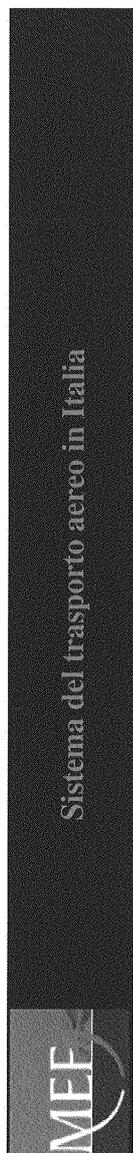
Valore produzione: 158.5 mld
 Risultato netto: 13.4 mld
 Investimenti: 23.4 mld
 Occupazione: 500 mila

(*) Un ulteriore 10% circa di ENI ed ENEL è detenuto da CDP che possiede anche il residuo 35% di Poste Italiane

MEF

Proposta di operazioni di riassetto
 Esercizio dei diritti dell'azionista
 Monitoraggio sulle società partecipate
 Privatizzazioni

SpA dello Stato oggi		Partecipazioni e Privatizzazioni	
Caratteristiche della presenza pubblica	Società (esempi)	Finalità / prospettive per lo Stato	
Attività prevalentemente pubblicistiche	GSE, Consap, Consp, Italia Lavoro, Sviluppo Italia	Miglioramento delle funzioni svolte e delle condizioni economico-finanziarie	
Pubblici servizi trasformati in SpA	FS, ANAS, Poste Italiane, ENAV, Poligrafico dello Stato	Miglior definizione della regolamentazione Miglioramento efficienza e/o autosufficienza economico-finanziaria	
Settori strategici con quota di controllo	ENI, ENEL, Fimmeccanica	Mantenimento, almeno per ora, di una partecipazione superiore al 30%	
Settori liberalizzati (manifatturieri/pubblici servizi)	Alitalia	Crescente concorrenza	



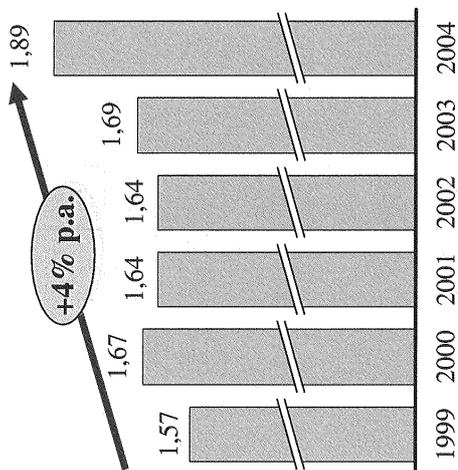
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia
13 dicembre 2006



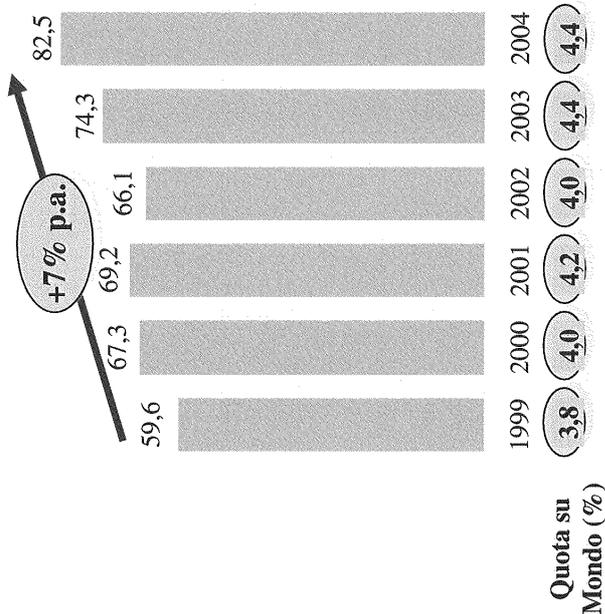
L'evoluzione del traffico aereo

Trasporto aereo in Italia

Passeggeri trasportati – Mondo
Miliardi



Passeggeri trasportati – Italia*
Milioni

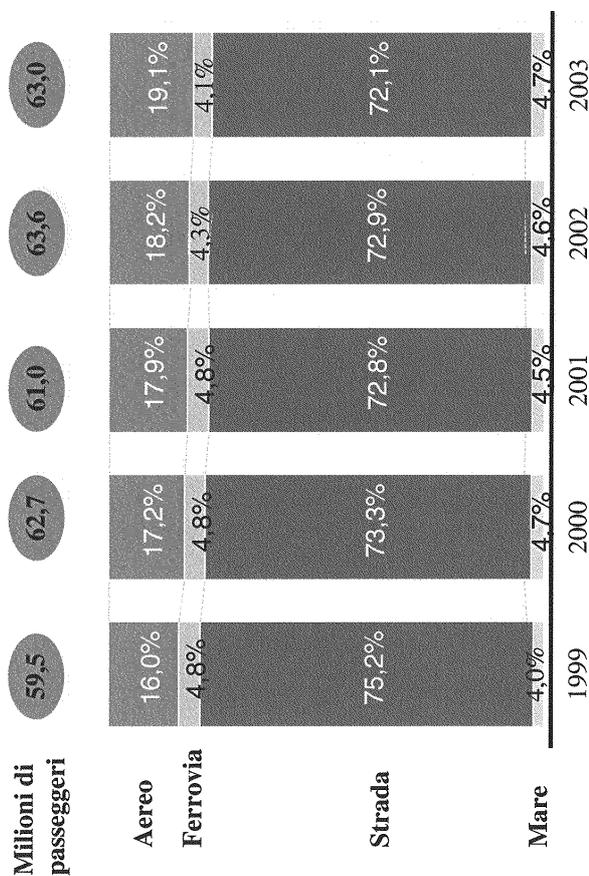


Nonostante la crisi post "11 settembre", il numero dei passeggeri trasportati nel periodo 1999-2004 è notevolmente aumentato a livello globale. L'Italia ha avuto tassi di crescita superiori a quelli mondiali.



Arrivi turistici in Italia

Trasporto aereo in Italia

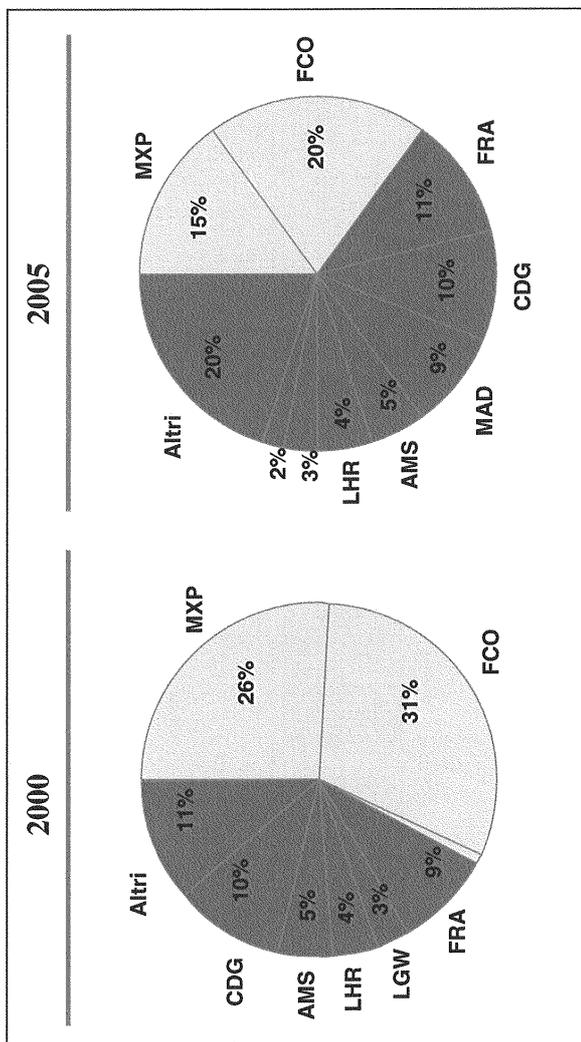
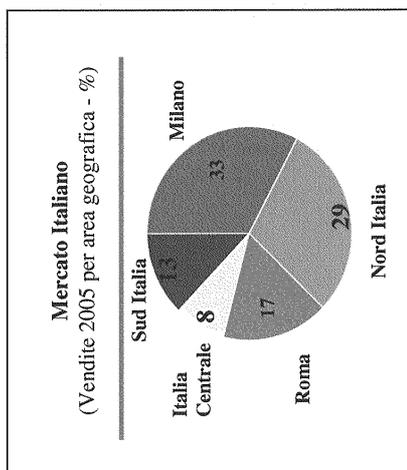


■ Incremento dell'importanza del mezzo aereo rispetto agli altri mezzi di trasporto.
 ■ In termini di nuovi ingressi, il mezzo aereo è il maggiore motore di crescita.
 ■ Soprattutto in un Paese a forte vocazione turistica come l'Italia, i sistemi aereo e aeroportuale sono fondamentali per il rilancio della crescita economica.



Dimensione del mercato del trasporto aereo in Italia

Trasporto aereo in Italia

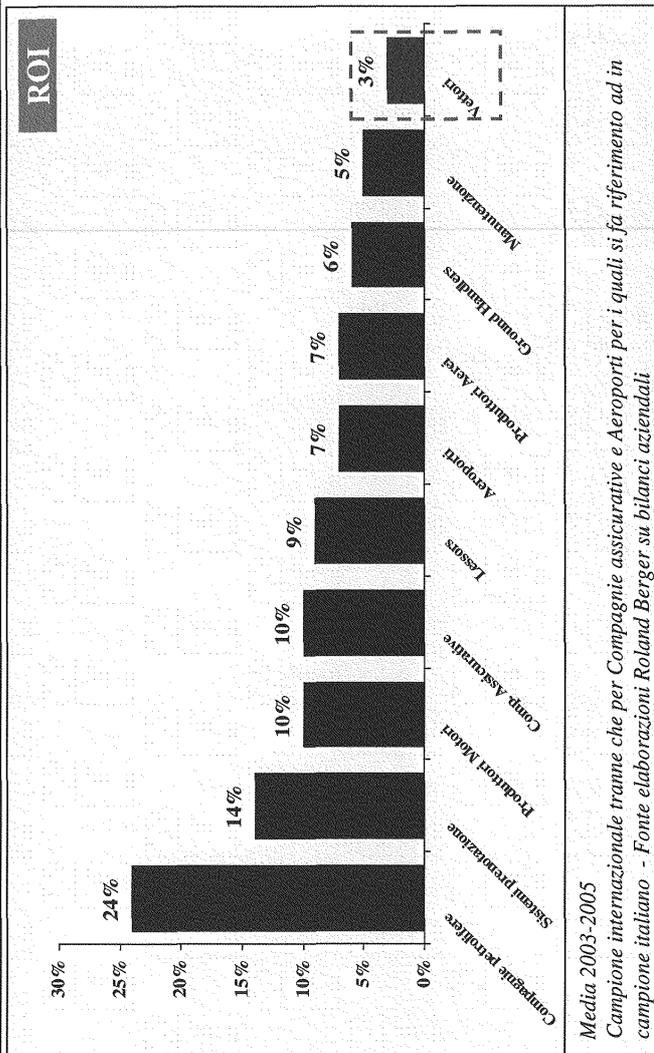


- Il mercato italiano genera ricavi dell'ordine di 4,5 miliardi, per il 50% derivante da rotte da/per Roma e Milano.
- La competitività complessiva del Sistema Italia, tuttavia, è in contrazione: i voli intercontinentali (posti offerti) dall'Italia solo per il 35% hanno come scalo di partenza Malpensa e Fiumicino (57% nel 2000)



La catena del valore nel trasporto aereo

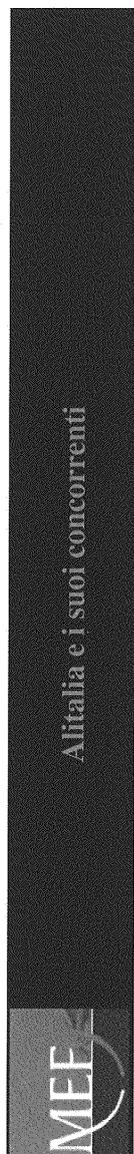
Trasporto aereo in Italia



Media 2003-2005
Campione internazionale tranne che per Compagnie assicuratrici e Aeroporti per i quali si fa riferimento ad in campione italiano - Fonte elaborazioni Roland Berger su bilanci aziendali

- Alla liberalizzazione del trasporto aereo (vettori aerei) non è corrisposto, a livello globale, un adeguamento della regolamentazione nei settori connessi che costituiscono il sistema del trasporto aereo.
- Conseguente sbilanciamento, a livello globale, a favore degli operatori monopolistici o oligopolistici operanti a monte e a valle dei vettori aerei (caratterizzati da bassa redditività rispetto alla rischiosità del business)

I requisiti di sistema		Trasporto aereo in Italia
Articolazione del sistema	Criticità (esemplificativo)	
Aeroporti	Proliferazione degli aeroporti Sistema tariffario migliorabile	
Gestione fasce orarie (<i>Slot</i>)	Scarsa efficacia operativa nel processo di assegnazione degli <i>slot</i>	
Gestione degli spazi aerei (ENAV)	Tariffe non allineate agli effettivi costi di erogazione servizio per aeroporto/ tipo di aeromobile	
Relazioni sindacali	Elevata conflittualità e frammentazione sindacale	
Governance istituzionale (ENAC)	Prerogative e terzietà dell'Ente regolatore del sistema da rafforzare	



Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia
13 dicembre 2005



Le “Compagnie di bandiera”

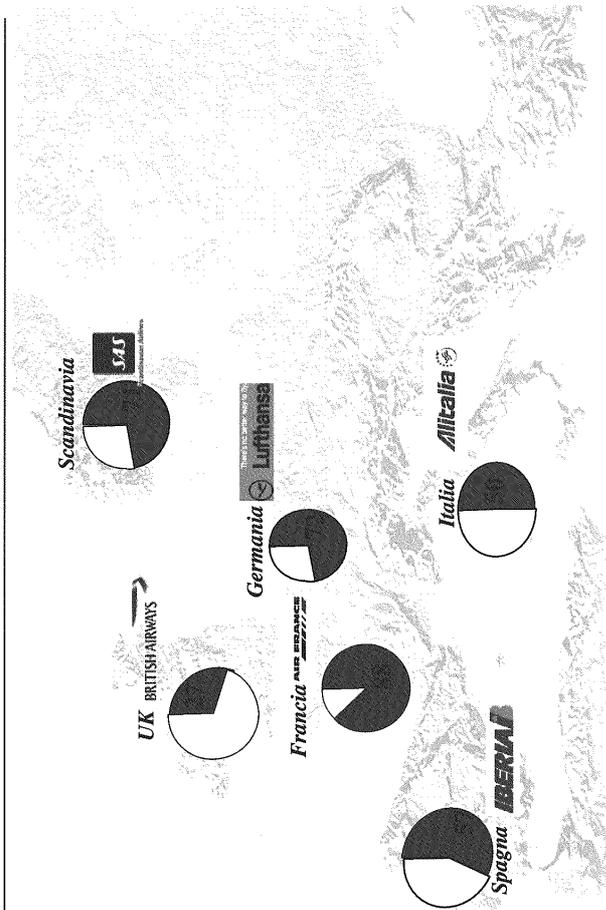
Alitalia e i suoi concorrenti

Alitalia presenta notevoli elementi di criticità e di svantaggio competitivo strutturale

La forte erosione della quota di mercato interno presidabile da Alitalia discende tra l'altro da:

- proliferazione di aeroporti “minori”
- carenza di infrastrutture funzionali alla piena operatività dei principali scali
- regolamentazione del settore inadeguata

Quota delle compagnie di bandiera nel proprio mercato nazionale (%)

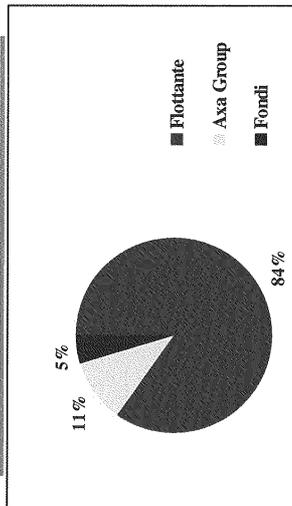


Alitalia e i suoi concorrenti

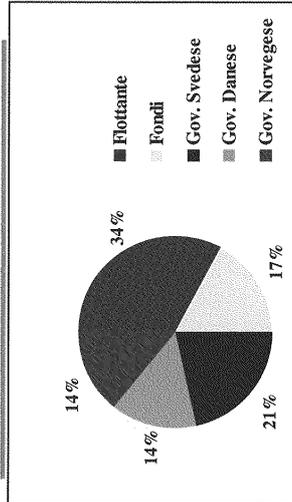
I loro assetti proprietari



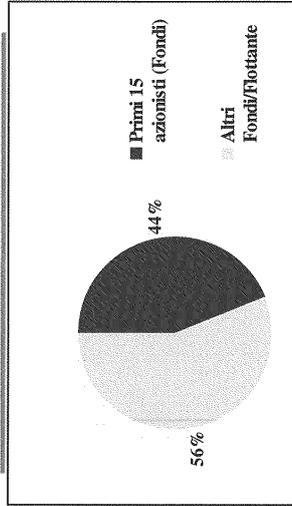
LUFTHANSA



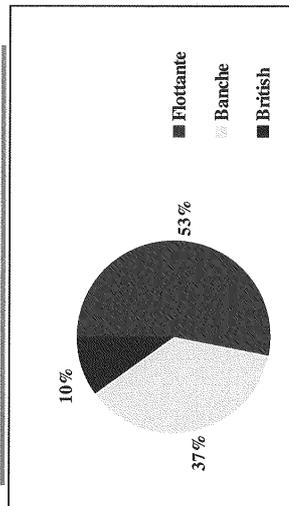
SAS



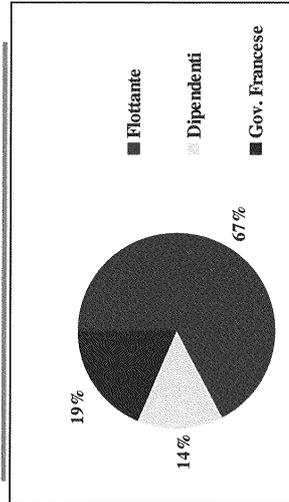
BRITISH AIRWAYS



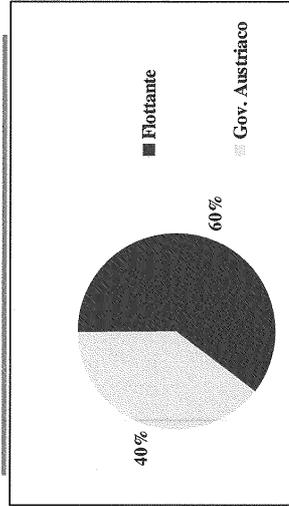
IBERIA



AIR FRANCE



AUSTRIAN AIRLINES



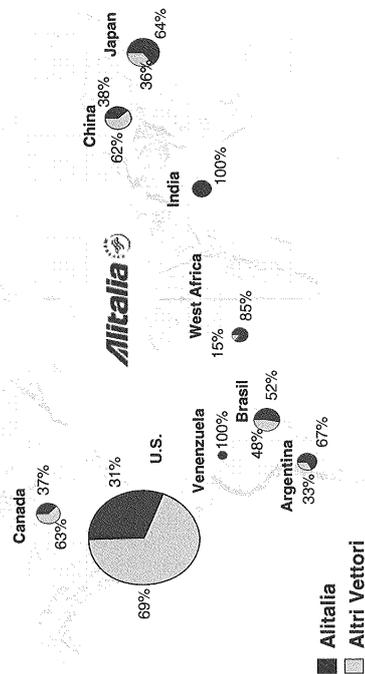
■ In uno scenario europeo, il concetto di "Compagnia di Bandiera" sembra prescindere dal controllo azionario del Vettore Nazionale da parte del Governo



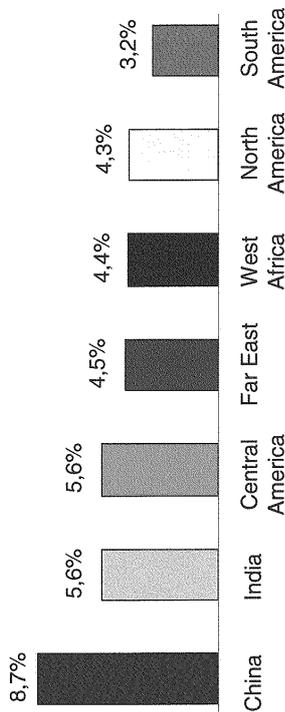
Alitalia nel mercato intercontinentale

Alitalia e i suoi concorrenti

Quota di posti offerti dall'Italia



Evoluzione domanda di traffico da/per Italia Previsioni – Tasso medio di crescita annua '05-'09



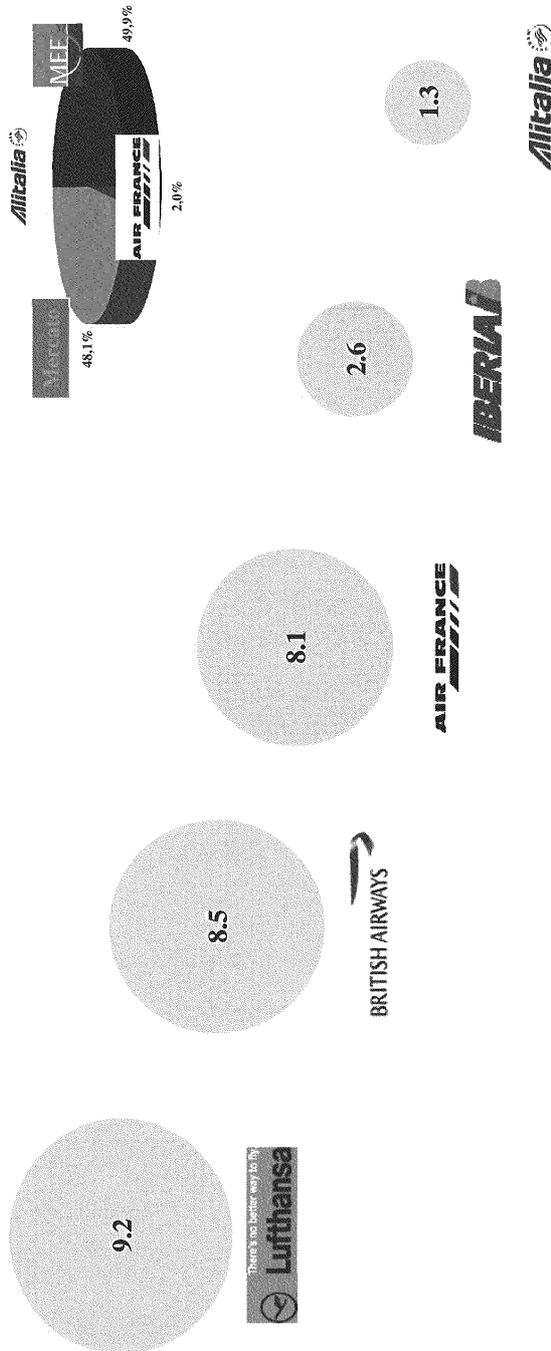
■ La quota dei passeggeri che utilizza Alitalia, in alcuni casi significativi (USA, Cina), è inferiore a quella dei concorrenti
 ■ A fronte di tale situazione sembra delinearsi nel futuro un significativo incremento del traffico da e per l'Italia

La capitalizzazione di borsa



Alitalia e i suoi concorrenti

Miliardi di euro

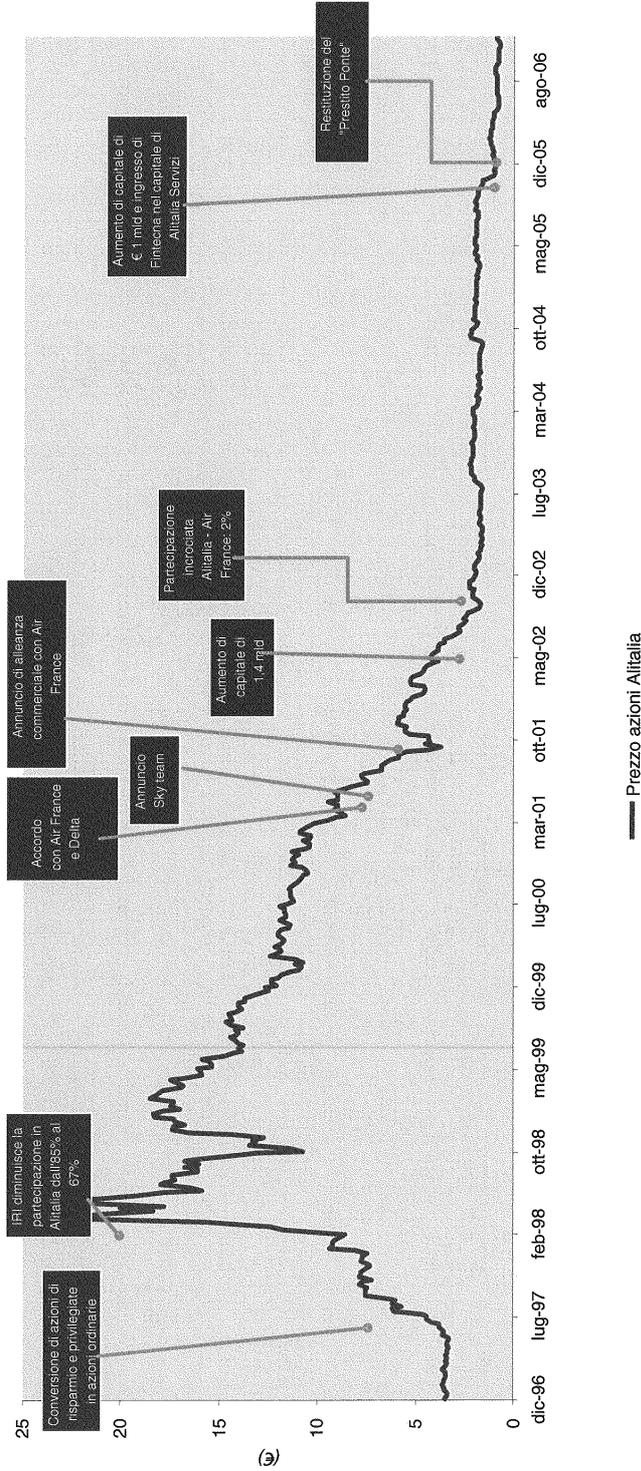


Alitalia presenta una capitalizzazione di borsa significativamente inferiore a quella dei principali Vettori UE



Il titolo Alitalia in borsa

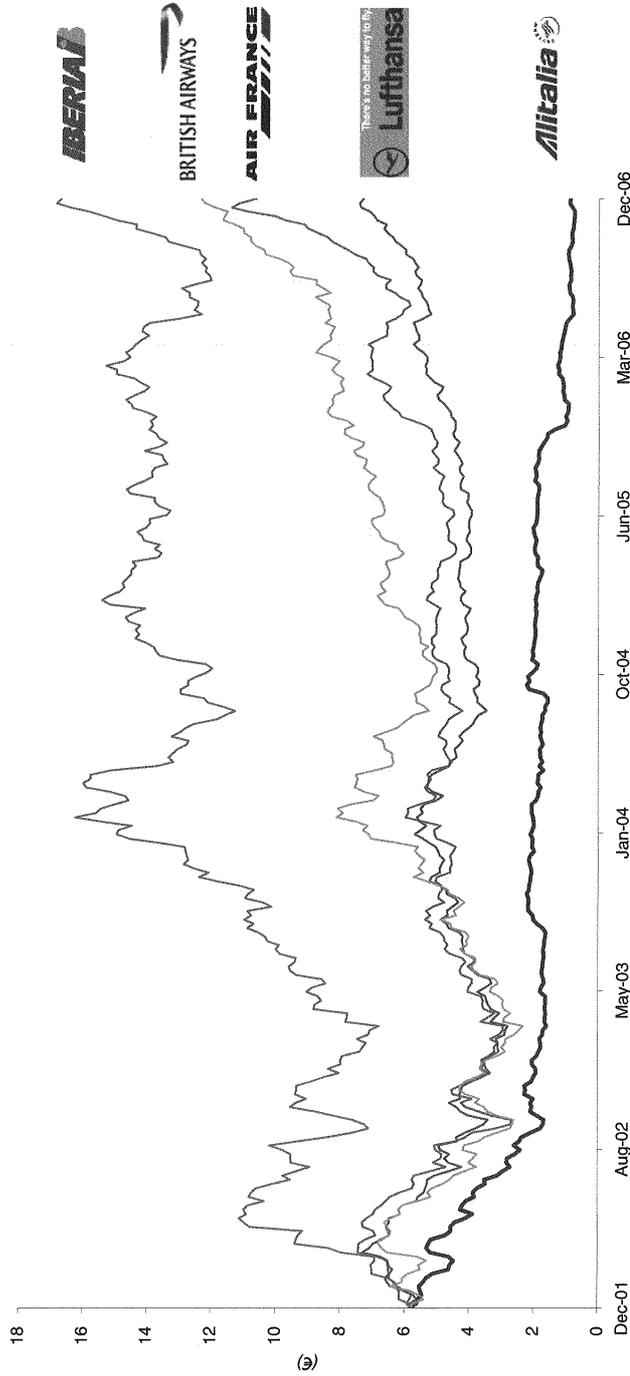
Alitalia e i suoi concorrenti



Alitalia e i suoi concorrenti: andamenti di borsa



Alitalia e i suoi concorrenti



■ La mancata implementazione delle strategie pianificate e la difficoltà nell'attuare una ristrutturazione efficace hanno impedito ad AZ di sfruttare il trend rialzista che negli ultimi anni ha caratterizzato il settore aereo europeo

■ Ad eccezione di pochi limitati periodi, il titolo Alitalia ha sempre sofferto una cronica mancanza di liquidità

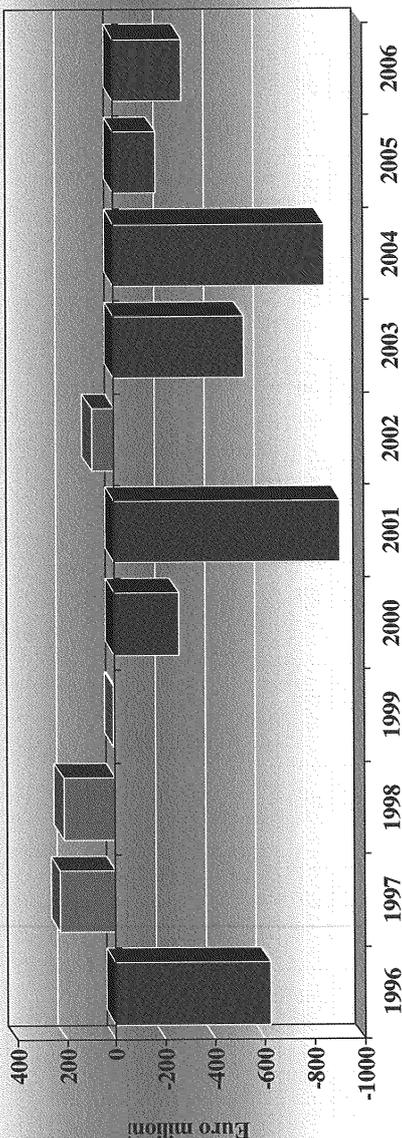
■ Solo dopo il recente aumento di capitale il titolo ha acquisito una visibilità tale da poter essere considerato un valido strumento di trading per investitori istituzionali



I risultati economici

Alitalia e i suoi concorrenti

Risultati economici Gruppo Alitalia
1996-2006



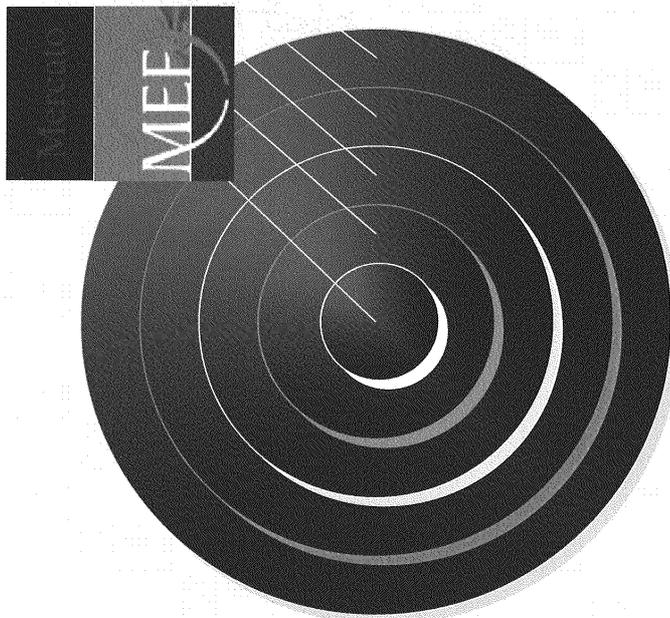
Perdite 1996-2006 (primi 9 mesi)
3.1 miliardi

Le risorse affluite all'azienda (1998-2005)



Alitalia e i suoi
concorrenti

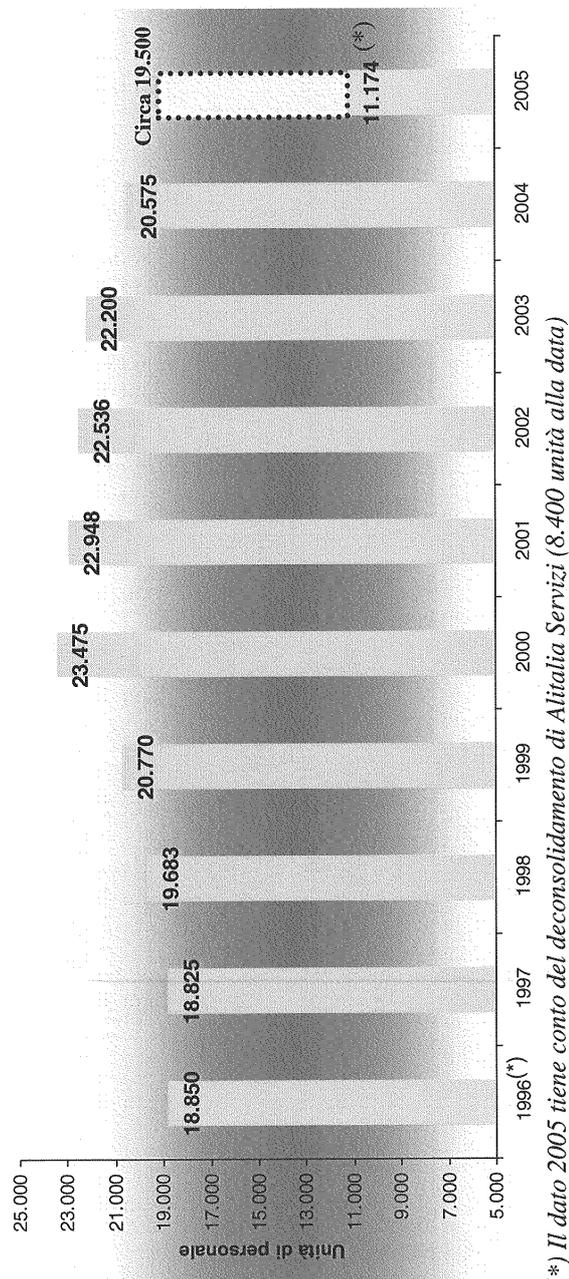
1998	Aumento di capitale di 1.549 ml
1998	Azionariato dipendenti di 164 ml
2002	Aumento di capitale di 1.087 ml
2002	Prestito convertibile di 715 ml
2005	Aumento di capitale di 1.006 ml





Alitalia: l'occupazione

Alitalia e i suoi concorrenti



Le iniziative di contenimento del personale adottate dalla Società negli ultimi 5 anni hanno portato l'organico (considerando Alitalia Servizi) a livelli sostanzialmente in linea a quelli di 10 anni fa



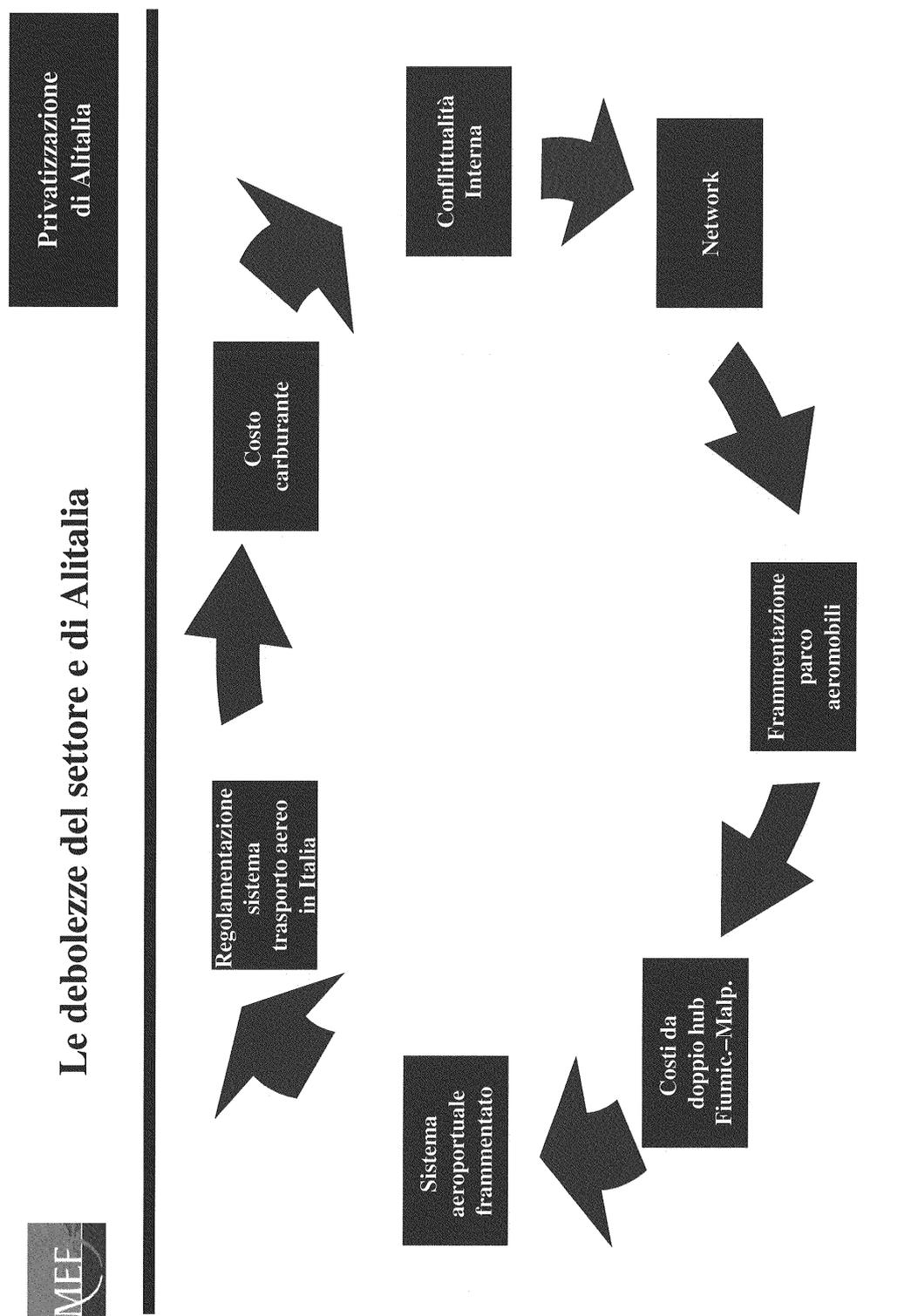
La conflittualità interna

Alitalia e i suoi
concorrenti

SCIOPERI 2005		SCIOPERI 2006	
TOTALE SCIOPERI PROCLAMATI	37	TOTALE SCIOPERI PROCLAMATI	35
DI CUI DICHARATI ILLEGITTIMI DA C.D.G.	29	DI CUI DICHARATI ILLEGITTIMI DA C.D.G.	17
TOT. ORE SCIOPERO PROCLAMATE	460	TOT. ORE SCIOPERO PROCLAMATE	520
TOTALE SCIOPERI EFFETTUATI	15	TOTALE SCIOPERI EFFETTUATI	10
TOT. ORE SCIOPERO EFFETTUATE	192	TOT. ORE SCIOPERO EFFETTUATE	152
TOTALE SCIOPERI REVOCATI	11	TOTALE SCIOPERI REVOCATI	6



Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia
13 dicembre 2006





Perché privatizzare

Privatizzazione
di Alitalia

→ Vincoli attuali

- europci: impossibilità per lo Stato di ricapitalizzare ulteriormente l'azienda (normativa su Aiuti di Stato)
- interni: criticità nel circuito "Stato/Azionista – Management – Organizzazioni Sindacali"
- di mercato: necessità di una *partnership* strategica

→ Obiettivi:

- salvaguardia di Alitalia e suo rafforzamento industriale - finanziario
- sviluppo di sinergie operative
- realizzazione di un Piano Industriale con prospettive di sviluppo effettivamente perseguibili

Il Governo ha deciso di vendere perché ha giudicato che ormai l'Alitalia debba essere gestita pienamente come un'impresa, con criteri interamente imprenditoriali

Il Governo formulerà condizioni di vendita che attirino imprenditori che hanno intenzioni serie di sviluppare, con un piano industriale adeguato, le sorti dell'impresa

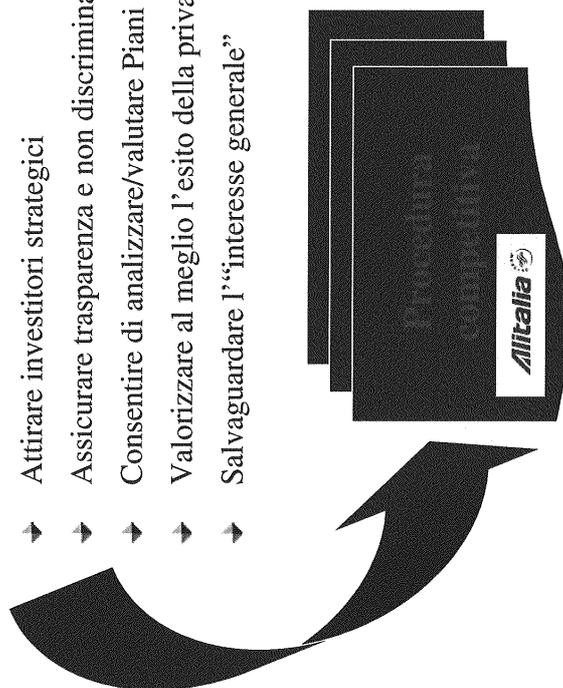


La modalità di vendita prescelta

Privatizzazione
di Alitalia

Obiettivi nella scelta della procedura

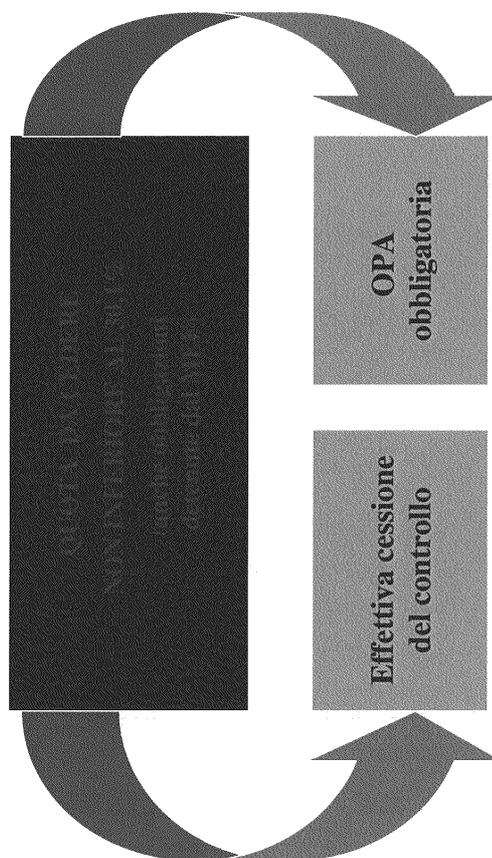
- Rispetto del mercato e degli azionisti di minoranza
- Attrarre investitori strategici
- Assicurare trasparenza e non discriminazione
- Consentire di analizzare/valutare Piani Industriali alternativi
- Valorizzare al meglio l'esito della privatizzazione per lo Stato
- Salvaguardare l'“interesse generale”





La dimensione dell'operazione

Privatizzazione
di Alitalia

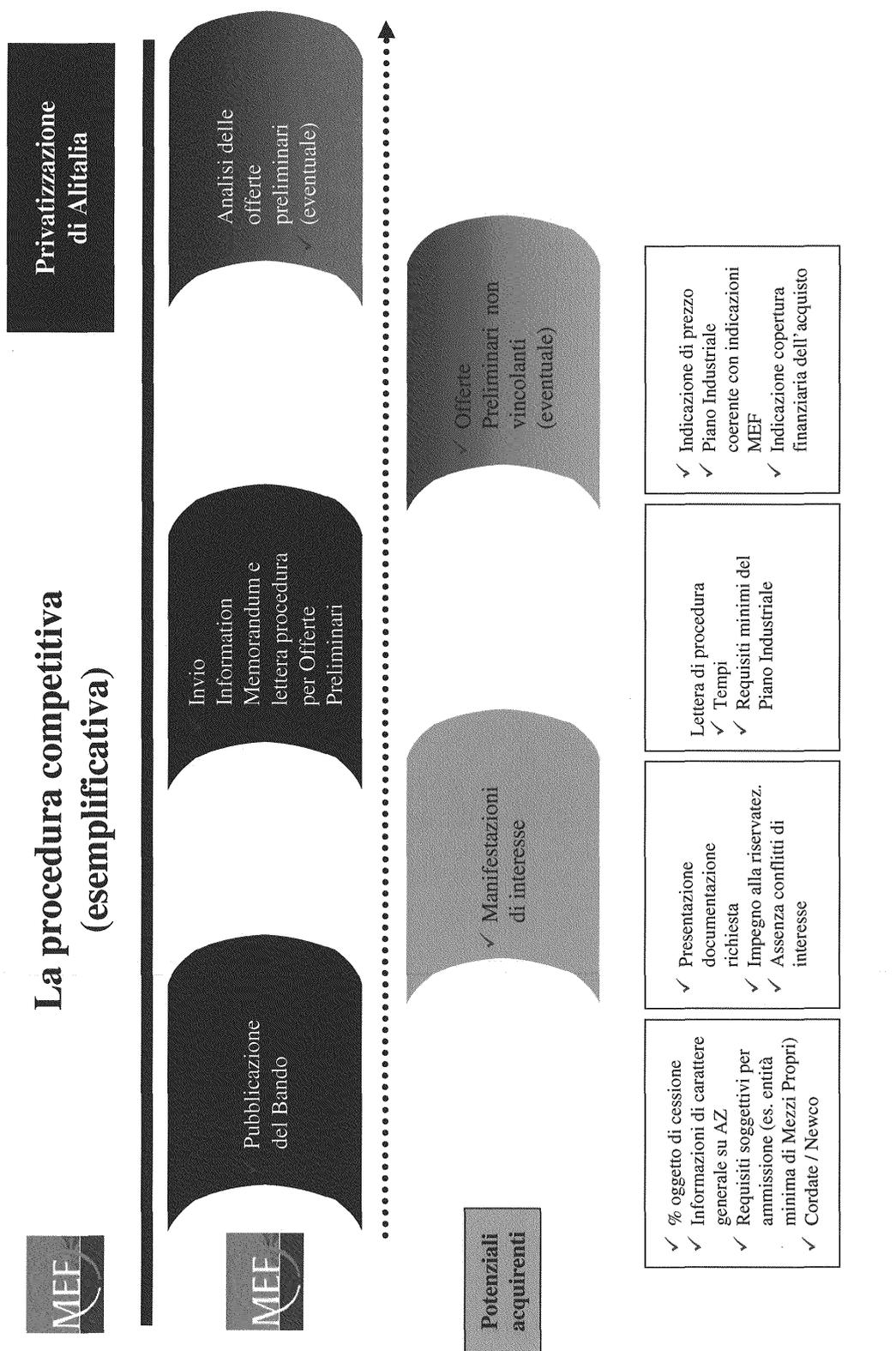


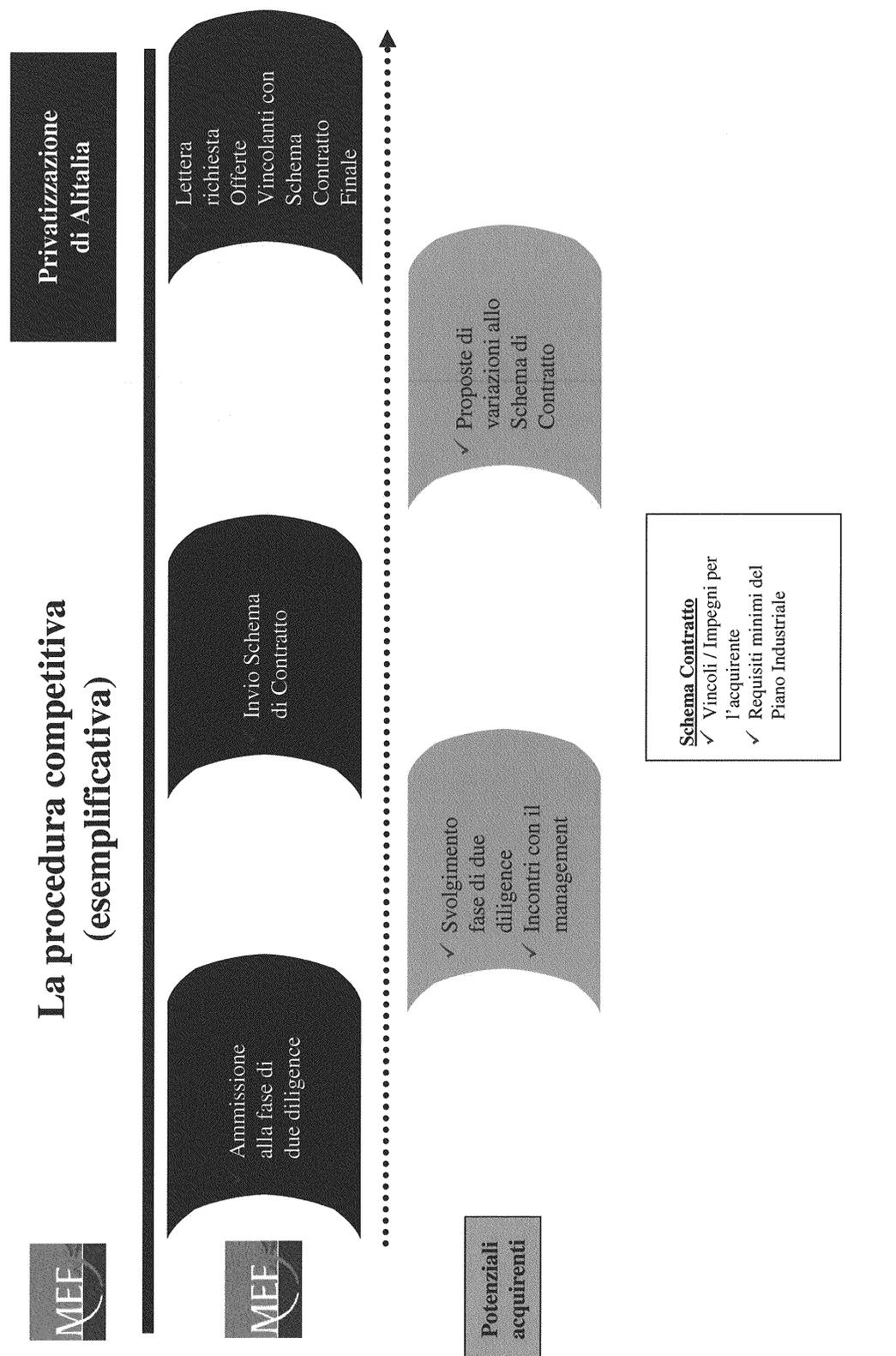


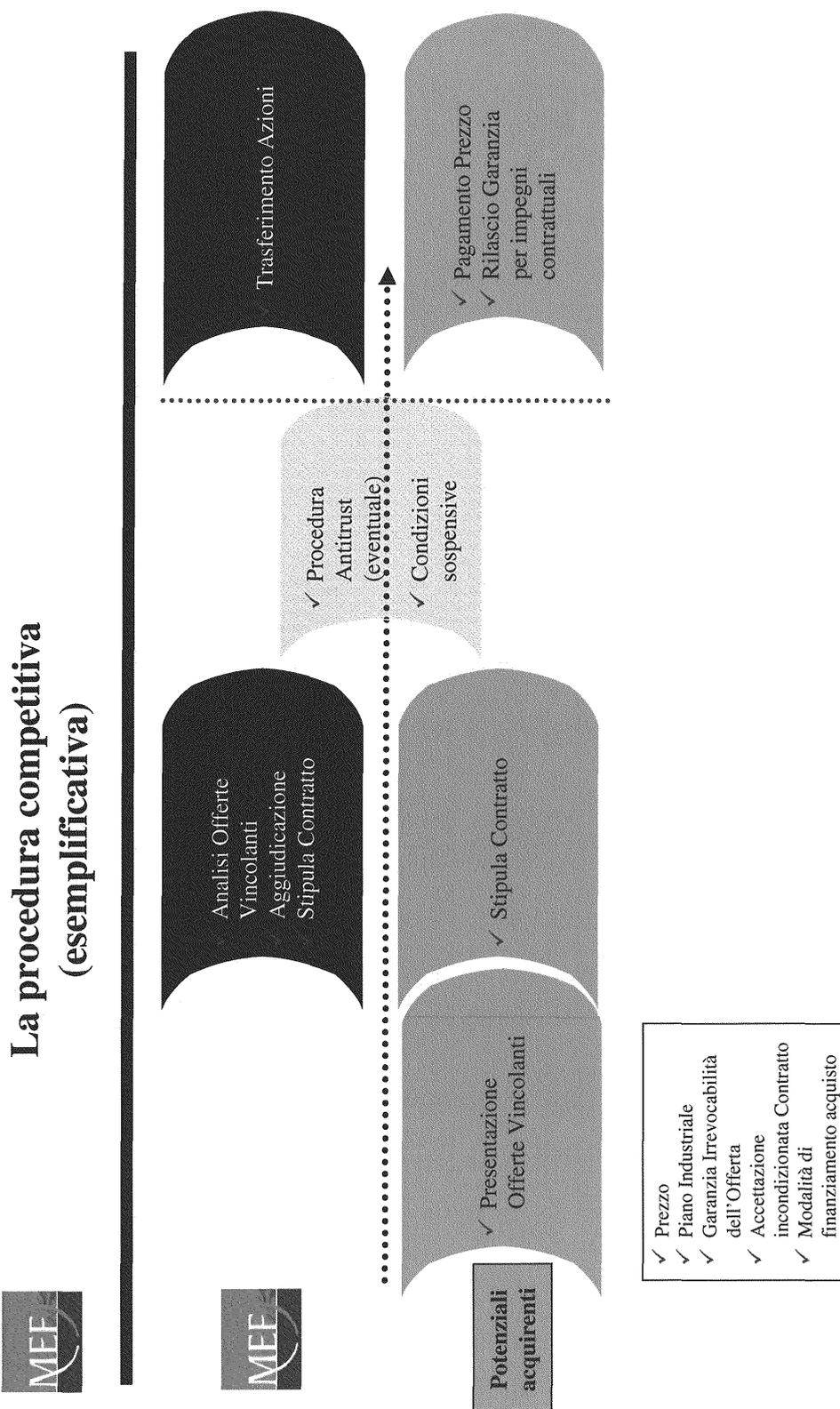
I primi passaggi della procedura

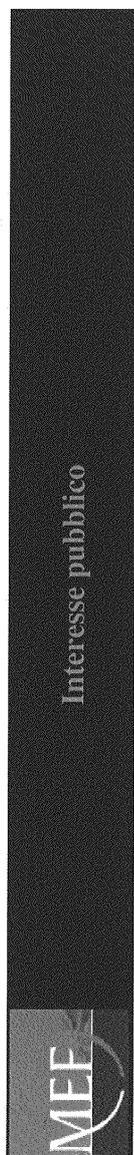
Privatizzazione
di Alitalia

- **Selezione di advisor** per assistere il Ministero su aspetti
 - finanziari
 - legali
 - industriali
- **Predisposizione dell'avviso di sollecitazione di manifestazioni di interesse (cosiddetto "Bando")**
- **Pubblicazione del "Bando"** presumibilmente entro fine anno









Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulla situazione e sulle prospettive di Alitalia
13 dicembre 2006

Il caso Alitalia in prospettiva

Interesse pubblico

L'attuale situazione di difficoltà in cui versa Alitalia è l'effetto di molte cause:

- Risposta inadeguata (governativa, sindacale, aziendale) alla crescente **concorrenza** ed agli elementi di criticità nel settore del trasporto aereo
- Mancato adeguamento delle **infrastrutture** necessarie al trasporto aereo
- **Regolamentazione** inefficiente e spesso non trasparente
- Ampia prevalenza di **interessi locali** su quelli del sistema Italia
- Presenza / invadenza della **politica**
- Frammentazione e conflittualità **sindacale**



L'interesse pubblico

Interesse pubblico

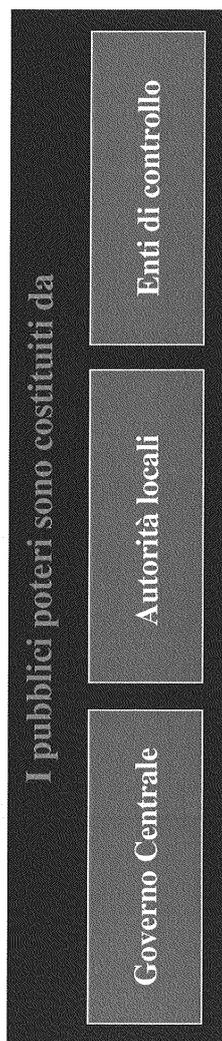
L'interesse pubblico è che le persone e le merci che viaggiano da e verso l'Italia abbiano accesso a servizi di trasporto aereo efficienti, sicuri e poco costosi

- Una forte “**Compagnia di bandiera**” è desiderabile anche in un mercato concorrenziale
- “**Compagnia di bandiera**” e **proprietà pubblica** sono cose diverse
- Interesse pubblico (o nazionale) non coincide con il **controllo pubblico** del capitale
- **Alitalia** non è solo una realtà industriale, è componente essenziale del Sistema Paese
- L'**occupazione** può essere salvaguardata solo da una azienda vincente in un mercato concorrenziale



I pubblici poteri

Interesse pubblico



- **Requisiti di sistema** favorevoli postulano coordinamento dei pubblici poteri
- La funzione ultima di **coordinamento** spetta al Governo
- L'azione dei pubblici poteri non può prescindere né dalla **concorrenza** interna ed internazionale
- Le **regole europee** non possono essere ignorate
- Le **relazioni sindacali** sono responsabilità primaria dell'azienda e non del Governo



L'azione del Governo - 1

Interesse pubblico

L'interesse nazionale: persone e merci che viaggiano da e verso l'Italia devono godere di un servizio aereo efficiente, sicuro e poco costoso in un regime di mercato e di concorrenza internazionale

Nell'immediato, ciò significa realizzare una **buona privatizzazione** che:

- collochi Alitalia in **mani capaci** dal punto di vista imprenditoriale e patrimoniale
- realizzi un **Piano Industriale** di risanamento, sviluppo e rilancio dell'azienda
- salvaguardi i profili di **interesse generale** (adeguata offerta dei servizi e copertura del territorio; livelli occupazionali; mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio)



L'azione del Governo - 2

Interesse pubblico

La privatizzazione di Alitalia non attenua l'esigenza di operare sui requisiti di sistema ma, anzi, la rafforza e la richiede come presupposto

- L'Atto di indirizzo del Governo emanato dal Governo il 12 dicembre avvia una riforma del settore del trasporto aereo in Italia che assicuri allo stesso maggior trasparenza, efficienza, distinzioni di ruoli tra i diversi attori allineando il nostro sistema alle migliori pratiche europee
- In attuazione della legge n. 248 del 2005, un primo passaggio sarà
 - l'approvazione della delibera CIPE relativa al completamento della riforma della tariffazione aeroportuale
 - l'approvazione dei decreti ministeriali in materia di tariffe di assistenza al volo e di terminale
- In una prospettiva più ampia non si può non intervenire per colmare la perdurante carenza di infrastrutture che continua a rappresentare un enorme svantaggio competitivo per il nostro Paese

