Senato della Repubblica XV LEGISLATURA

Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO n. 1

COMMISSIONI RIUNITE

5ª (Programmazione economica, bilancio) e 6ª (Finanze e tesoro)

AUDIZIONE DEL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE PADOA-SCHIOPPA SULLA GESTIONE DELLE PARTECIPAZIONI AZIONARIE IN POSSESSO DEL TESORO, CON PARTICOLARE RIFERIMENTO ALL'ALITALIA S.P.A.

15ª seduta: mercoledì 14 febbraio 2007

Presidenza del presidente della 6ª Commissione BENVENUTO

CG 0286

TIPOGRAFIA DEL SENATO (310)

INDICE

Audizione del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa sulla gestione delle partecipazioni azionarie in possesso del Tesoro, con particolare riferimento all'Alitalia S.p.A.

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 3, 4, 5 e *passim*
* BALDASSARRI *(AN)* . . . . . 3, 4, 5 e *passim*
BARBOLINI *(Ulivo)* 5, 18
* BONADONNA *(RC-SE)* 19, 20
* CANTONI *(FI)* 20
* CURTO *(AN)* 23
* EUFEMI *(UDC)* 4, 19, 25
FERRARA *(FI)* 19
* LEGNINI *(Ulivo)* 28
* LUSI *(Ulivo)* 5, 26, 28
MORANDO *(Ulivo)* 3, 4
PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze* 5, 29, 31
STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)* .20, 22, 23

ALLEGATO (contiene la documentazione consegnata dal ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa e l'integrazione dell'intervento del senatore Baldassarri) 33

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: 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.

Interviene il ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa, accompagnato dal dottor Scannapieco, capo direzione finanza e privatizzazioni del dipartimento del Tesoro e dal dottor Fenu.

I lavori hanno inizio alle ore 14,10.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa sulla gestione delle partecipazioni azionarie in possesso del Tesoro, con particolare riferimento all'Alitalia S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze sulla gestione delle partecipazioni azionarie in possesso del Tesoro, con particolare riferimento all'Alitalia S.p.A.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta sia l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso sia la trasmissione radiofonica e televisiva, nonché la trasmissione televisiva attraverso il canale satellitare del Senato e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

BALDASSARRI *(AN)*. Signor Presidente, intervengo sull'ordine dei lavori per capire se questa audizione segue o no la richiesta avanzata dal sottoscritto in data 9 dicembre 2006.

MORANDO *(Ulivo)*. Le rispondo io, dato che lei aveva rivolto a me la sua richiesta: certamente questo è uno dei modi per soddisfarla. Mi sono rivolto, insieme al presidente Benvenuto, al Ministro, anche in omaggio alla sua richiesta.

BALDASSARRI *(AN)*. Quindi l'audizione è a seguito della richiesta del 9 dicembre.

MORANDO *(Ulivo)*. Certamente sì.

PRESIDENTE. Non solo la sua richiesta ma anche quelle di tanti altri colleghi.

BALDASSARRI *(AN)*. Ovviamente, ma io conosco la mia del 9 dicembre. Vorrei però sapere dai presidenti Benvenuto e Morando se proce-

deremo anche all'audizione dei presidenti di CONSOB e di Borsa italiana S.p.A..

MORANDO *(Ulivo)*. Come già ebbi modo di dirle in quella occasione, la competenza sulle attività di CONSOB è della 6ª Commissione e non della 5ª Commissione; precisai allora che sicuramente sarei stato in grado di organizzare, non appena il Ministro ne avesse data disponibilità, l'audizione del Ministro, come richiesto da lei e da altri colleghi, a proposito di Alitalia, mentre sulla CONSOB avrei valutato la possibilità di un'audizione con il presidente Benvenuto, non rientrando questa nella competenza della Commissione bilancio.

Comunque ad oggi non mi risulta che la CONSOB abbia manifestato l'intenzione di venire in Commissione, credo anche in rapporto al fatto che esiste un'operazione di mercato in corso. Non credo che la CONSOB voglia essere audita su questo punto durante questa operazione, però potremmo tornare ad insistere.

BALDASSARRI *(AN)*. Anche per Borsa italiana S.p.A..

MORANDO *(Ulivo)*. Vale lo stesso discorso: anche in questo caso la competenza è della 6ª Commissione. Tuttavia credo che anche per Borsa italiana S.p.A. si debba fare la valutazione di cui ho parlato prima a proposito della CONSOB circa l'opportunità di un'audizione in questo momento. Però, se lei insiste, assieme al presidente Benvenuto, torneremo a verificare la possibilità di svolgere queste audizioni al più presto.

PRESIDENTE. Senatore Baldassarri, prendo atto della sua richiesta, che sarà valutata nel prosieguo dei lavori.

EUFEMI *(UDC)*. Signor Presidente, in relazione a quanto ha detto poc'anzi il presidente Morando, cioè che non è opportuno audire ora il presidente della CONSOB perché siamo in presenza di un'operazione a mercato aperto, mi domando se non sia il caso di svolgere l'audizione odierna senza la pubblicità dei lavori attraverso il circuito chiuso, in modo tale che il Ministro possa parlare più liberamente in questa sede. È un'obiezione che intendo fare rispetto all'andamento dei lavori. Ritengo che possa essere considerata questa ipotesi, magari secretando gli atti.

PRESIDENTE. Si adotta la pubblicità dei lavori attraverso il circuito chiuso se vi è accordo. Si può anche chiedere di non attivare il circuito audiovisivo e la Commissione può convenire o meno.

EUFEMI *(UDC)*. Chiedo che venga chiuso il circuito, Presidente.

MORANDO *(Ulivo)*. Potremmo verificare se la Commissione è d'accordo con questa proposta e provvedere di conseguenza.

BALDASSARRI *(AN)*. Io non sono d'accordo e sarà evidente dall'intervento che farò.

PRESIDENTE. Gli altri colleghi come si orientano?

BARBOLINI *(Ulivo)*. Ci rimettiamo ai Presidenti.

LUSI *(Ulivo)*. Ci rimettiamo all'autorità dei Presidenti.

PRESIDENTE. A mio avviso sarebbe opportuno lasciare il circuito aperto perché esiste una particolare attenzione sul tema e anche a fini di trasparenza: infatti, ritengo che i colleghi che hanno chiesto l'audizione volessero dare anche all'esterno la possibilità di giudicare una materia così delicata.

Pertanto, propongo di procedere nei nostri lavori con la forma di pubblicità precedentemente assunta.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

L'audizione odierna segue quella sugli indirizzi programmatici svolta nel luglio scorso per i profili attinenti al patrimonio dello Stato, nel corso della quale le Commissioni finanze di Camera e Senato hanno potuto ascoltare dal Ministro una panoramica delle partecipazioni azionarie dello Stato. Già allora furono esplicitati gli indirizzi programmatici con un riferimento chiaro a società strategiche come l'ENI e l'ENEL.

La procedura informativa odierna, invece, concordata anche su sollecitazione di colleghi dell'opposizione, investe prioritariamente l'informazione al Parlamento sulla questione della partecipazione dello Stato in Alitalia e i progetti di cessione di una rilevante quota della società di bandiera. Sono in corso, com'è noto, le procedure di scelta dei soggetti acquirenti tra coloro che hanno manifestato interesse a partecipare a tale procedura.

Un ulteriore profilo di interesse dell'audizione odierna riguarda poi gli orientamenti in merito all'operatività della Cassa depositi e prestiti e l'individuazione di strumenti per reperire le risorse finanziarie necessarie alla costruzione di infrastrutture pubbliche, stante la necessità e l'urgenza di iniziare un percorso di investimenti ritenuto da tutti improcrastinabile.

Infine ritengo utile l'occasione per chiedere al Ministro indicazioni sugli orientamenti del Governo in merito alle partecipazioni possedute dalla Cassa depositi e prestiti nelle società elettriche di produzione e distribuzione. Come concordato, le domande dei senatori potranno investire altri aspetti che attengono alla gestione di importanti comparti pubblici come le Ferrovie dello Stato.

Anche a nome del presidente Morando, ringrazio moltissimo il Ministro per avere dato la sua disponibilità a questa audizione e gli cedo immediatamente la parola.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Signor Presidente, consegno agli atti delle Commissioni riunite un fascicolo che

seguirò brevemente nella mia presentazione. Come si evince dal sommario di questo fascicolo, mi soffermerò sulle società partecipate dal Ministero dell'economia, ma sarò molto rapido perché si ritorna sugli argomenti della mia audizione dell'estate scorsa; poi parlerò della situazione di Alitalia e del processo di privatizzazione, che è in effetti il tema che ritengo più attuale fra quelli che mi sono stati indicati; infine, parlerò della Cassa depositi e prestiti a oggi.

Sarò molto veloce nella trattazione del primo gruppo di tavole, contenute nella documentazione a vostra disposizione, che molti degli onorevoli senatori già conoscono. Nella prima di esse viene fornito un quadro delle partecipazioni dello Stato nei primi anni Novanta, partecipazioni che all'epoca non erano in capo al Ministero dell'economia e delle finanze e che, per la gran parte, non si strutturavano nelle forme di società per azioni; si trattava infatti dei grandi enti di gestione quali l'IRI, l'EFIM, l'ENI che nella tabella in esame vengono elencati insieme ad una serie di altri soggetti.

Di seguito vengono brevemente descritte le due grandi fasi che precedono quella attuale: mi riferisco a quella dello Stato imprenditore, della cui funzione vengono menzionati i fattori di crisi, e alla fase che va dai primi anni Novanta ai primi anni del 2000, cioè quella delle privatizzazioni. Si è passati dalla prima alla seconda fase in quanto si era via via andato esaurendo il grado di vitalità e di successo della funzione dello Stato imprenditore e questo per diversi fattori: la crisi finanziaria, una crescente concorrenza internazionale, un debito pubblico elevatissimo, l'esaurirsi della possibilità di effettuare iniezioni di capitale a copertura delle perdite delle società a partecipazioni statali (tali interventi erano ormai divenuti inammissibili in quanto considerati come «aiuti di Stato»), una certa carenza di regolamentazione e infine un mercato azionario poco sviluppato. La fase delle privatizzazioni ebbe come elementi propulsivi: la crisi della finanza pubblica e quella dei meccanismi di sopravvivenza delle società a partecipazioni statali per l'esaurirsi appunto della possibilità di avvalersi di apporti di capitale ed, inoltre, una indubbia crisi industriale e imprenditoriale che ritengo avesse come causa principale il venir meno della condizione di quasi monopolio in cui si trovava gran parte dei soggetti di cui lo Stato era proprietario.

Nella documentazione al vostro esame è altresì contenuta una sintesi sulle privatizzazioni realizzate nell'era appunto delle privatizzazioni, in cui si fa riferimento alle dismissioni, agli introiti, al risparmio di interessi conseguito ed all'effetto che si determinò sul debito pubblico.

Anche sulla base dei mesi che vanno dalla mia precedente audizione alla data odierna ho potuto constatare che oggi la gestione delle partecipazioni statali, o meglio l'esercizio della funzione di Stato azionista, rappresenta qualcosa di assai diverso rispetto a quello che era sia all'epoca dello Stato imprenditore, sia nella fase in cui il Tesoro gestiva le sue partecipazioni in larga misura con l'intento di privatizzare. Oggi tale intento non è più la dominante della detenzione di azioni da parte del Tesoro, da un lato perché la gran parte del privatizzabile è stato privatizzato, dall'altro per-

ché ci sono soggetti – penso ad esempio a Ferrovie dello Stato ed alle Poste – rispetto ai quali l'azionista deve porsi innanzi tutto il problema di gestire società e servizi in maniera più efficiente prima ancora di portarli sul mercato.

Nel già citato fascicolo viene inoltre effettuato un quadro relativo alle società per azioni, in cui si dà conto delle società entrate nel portafoglio del Ministero dell'economia e delle finanze dal 1992 in avanti e di quelle che ne sono uscite da quella data in poi. Si deve tenere conto che questo ingresso nel portafoglio in molti casi nasce dalla trasformazione in società per azioni di soggetti che precedentemente erano enti pubblici o enti pubblici economici che non avevano la natura giuridica di società per azioni. Su questo aspetto tornerò più avanti, posto che non c'è dubbio che l'ascesa della forma della società per azione come quella dominante dei soggetti economici di proprietà pubblica ha avuto molti aspetti positivi, ma anche qualche elemento problematico su cui mi sembra opportuno soffermarsi. Nello schema cui ho fatto riferimento si individuano molti soggetti che sono entrati e poi usciti, nel senso che hanno assunto la forma di società per azione, entrando in tal modo nel portafoglio da cui sono poi usciti per effetto delle privatizzazioni. I colori riportati nello schema indicano il tipo di operazione che ha interessato i suddetti soggetti.

Successivamente viene invece effettuata una fotografia della situazione attuale delle partecipazioni statali del Ministero dell'economia e delle finanze: lo schema occupa un'intera pagina, come quello relativo allo stato delle partecipazioni negli anni Novanta, ma la differenza di contenuto è enorme, nel senso che l'elemento caratteristico di questo periodo di 10-15 anni è rappresentato da una forte riduzione della proprietà dello Stato di soggetti economici.

Quanto all'odierna situazione delle società per azioni dello Stato, il relativo schema individua nella colonna di destra quattro categorie di presenza pubblica classificandole in attività prevalentemente pubblicistiche, in servizi pubblici trasformati o in società fornitrici di servizi pubblici trasformate in società per azioni; in settori strategici in cui lo Stato mantiene la quota di controllo; infine, in settori liberalizzati in cui lo Stato è rimasto azionista di controllo, ma per quanto riguarda soggetti che operano in mercati ormai fortemente concorrenziali. La seconda colonna del suddetto schema contiene invece esempi di società che appartengono a ciascuna di queste categorie: per esempio, nella categoria di pubblici servizi trasformati in società per azioni si segnalano le Ferrovie dello Stato, le Poste Italiane, il Poligrafico dello Stato, ma anche soggetti come l'ANAS o l'ENAV per i quali ci si potrebbe addirittura interrogare per capire fino a che punto la forma della società per azioni colga pienamente la natura della loro attività, posto che si tratta di soggetti che svolgono anche funzioni di controllo e non solo di produzione e di vendita di servizi. Nella suddetta colonna l'Alitalia ovviamente è compresa nella categoria dei settori liberalizzati.

ENI, ENEL e Finmeccanica sono forse i principali tre soggetti considerati nella categoria dei settori strategici con quota di controllo; si tratta

cioè di settori in cui lo Stato è azionista ed è detentore di una quota superiore al 30 per cento che gli consente di mantenere di fatto una posizione prevalente. In proposito l'orientamento che ho già espresso in altre occasioni è che la discesa al di sotto di questa soglia oggi probabilmente porrebbe problemi tali da rendere inopportuna questa eventualità; del resto, le condizioni dell'apertura e della concorrenza in Europa sono tali per cui se decidesse di uscire dall'azionariato di queste società in misura maggiore l'Italia si troverebbe per certi versi al di fuori delle strategie economiche di altri Paesi vicini.

La presente è stata una brevissima rassegna che ha ricapitolato problematiche che avevo già affrontato nell'ambito dell'audizione svolta la scorsa estate. Passo ora al secondo gruppo di temi che riguardano la situazione dell'Alitalia e il processo di privatizzazione. Al riguardo ricordo di aver svolto una lunga audizione intorno alla metà dello scorso dicembre presso le Commissioni congiunte trasporti di Camera e Senato e la documentazione che avevo presentato in quella sede è tuttora disponibile; sono ormai passati due mesi e questa è anche l'occasione per fornire un aggiornamento su come la procedura di vendita è proseguita.

Nel merito la documentazione fornitavi contiene una tabella che descrive brevemente sia la situazione attuale dell'Alitalia che la dinamica degli ultimi anni. Come potete osservare, gli anni in cui il risultato economico è stato negativo sono di gran lunga prevalenti (7 anni su 11), per due anni si sono registrati risultati molto vicini allo zero, mentre per trovare due anni in cui si è ottenuto un utile di qualche significato bisogna risalire alla fine degli anni Novanta. Le perdite accumulate nel periodo dal 1996 al 2006 ammontano a 3,2 miliardi di euro. Le risorse versate nello stesso periodo da azionisti in Alitalia ammontano a 4,5 miliardi di euro. L'elenco degli aumenti di capitale si trova nella stessa pagina in basso a sinistra: esso parla da solo – per così dire – per quanto riguarda la perdita della capacità di generare utili che Alitalia ha evidenziato nell'ultimo decennio.

Nella pagina successiva si fa una rapida comparatistica, basata su un certo numero di indicatori, fra Alitalia e le grandi compagnie europee principali concorrenti di Alitalia (Air France-KLM, British Airways, Iberia e Lufthansa). Si nota che Alitalia ha livelli decisamente più bassi in termini sia di ricavi che di numero di passeggeri: i ricavi ammontano a 4,8 miliardi di euro, i passeggeri a 24 milioni. Lufthansa ha un livello di ricavi triplo e un numero di passeggeri superiore al doppio rispetto ad Alitalia. Il numero dei dipendenti di Alitalia è più basso (ma in questa tavola non sono inclusi i dipendenti di Alitalia service), così come è più basso il numero delle destinazioni su cui Alitalia vola rispetto ai concorrenti. Se avessimo fatto una fotografia equivalente in riferimento a 20 o 25 anni fa (ma qui non è stato fatto), si sarebbe visto che la posizione relativa di Alitalia era completamente diversa da quella di oggi; allora le dimensioni di Alitalia, lungo tutti questi indicatori, erano più o meno equivalenti a quelle dei suoi maggiori concorrenti.

La perdita della capacità di produrre reddito che ho illustrato poco fa si è accompagnata ad una specie di contrarsi della dimensione dell'azienda

nel corso degli anni. Ciò si vede ancor più chiaramente nella pagina successiva («Alitalia vs competitors – Capitalizzazione»), dove è indicata la capitalizzazione di Alitalia rispetto ad una serie di altri vettori (gli stessi della tavola precedente). La capitalizzazione di borsa di Alitalia (1,5 miliardi) è decisamente inferiore a quella di tutti i concorrenti (Air France, British Airways e Lufthansa sono al di sopra dei 9 miliardi).

Al fine di sintetizzare la dinamica che ha portato Alitalia alle condizioni in cui il Governo ha stabilito che fosse opportuno cederne il controllo, è stata predisposta una breve sintesi intitolata «Il caso Alitalia in prospettiva». Il punto di fondo – questa è la storia di una buona parte delle partecipazioni statali – è che si tratta di un sistema che non ha saputo far fronte all'aprirsi alla concorrenza dei settori in cui le sue aziende operavano. Alitalia ha operato in un mercato protetto, così come operavano le compagnie di bandiera di altri Paesi; ma, a differenza di queste ultime, non ha saputo vincere la sfida dell'aprirsi alla concorrenza, per una serie di ragioni che cerco di sintetizzare in questa tavola. Tali ragioni sono molteplici: un mancato adeguamento delle infrastrutture, una regolamentazione inefficiente e spesso non trasparente, un'ampia prevalenza di interessi locali su quelli del sistema Italia, una presenza molto pervasiva della politica, una frammentazione e conflittualità sindacale.

Più in sintesi, si può dire che il successo di una compagnia aerea e, in particolare, di una compagnia di bandiera, cioè di una compagnia che assicuri il massimo dei trasporti interni e la copertura del territorio interno da un lato e il massimo dei collegamenti internazionali dall'altro (quasi ogni Paese ha una compagnia di bandiera definita in questo modo), è fondato su due elementi: un elemento di impresa e un elemento di sistema. L'elemento di impresa è la condizione stessa dell'impresa, la sua qualità di personale, di strutture, di organizzazione, di direzione, di relazioni sindacali, di dotazione di mezzi, eccetera. L'elemento di sistema è come opera il sistema entro il quale l'impresa si trova a vivere (ciò che noi ormai in Italia chiamiamo le «condizioni di sistema»); mi riferisco al sistema dei trasporti su terra, agli accessi agli aeroporti, alla gestione dei diritti di volo, alle tariffe aeroportuali, al modo di operare delle autorità di controllo e via dicendo.

Nel confronto che abbiamo fatto fra la condizione in cui ha operato Alitalia negli ultimi 20 anni e quelle in cui hanno operato altre importanti compagnie di bandiera (come Lufthansa o Air France), non c'è dubbio che le condizioni di sistema siano state meno favorevoli per Alitalia rispetto alle compagnie di bandiera di questi altri Paesi. In Italia c'è, appunto, una forte frammentazione delle infrastrutture, una concorrenza molto forte fra gli aeroporti, un accesso molto facile a collegamenti diretti da aeroporti medi o minori verso centri aeroportuali più grandi, al di fuori dell'Italia, da cui si utilizzano le rotte internazionali. Questo è un campo molto delicato, in cui non è neanche facile descrivere esattamente in cosa la politica di un Paese possa favorire, attraverso le condizioni di sistema, la propria compagnia di bandiera. Le condizioni di sistema non sono gestite da un solo soggetto, ma hanno bisogno di un forte coordinamento tra sog-

getti (per esempio, poteri locali che sono interessati allo sviluppo di aeroporti locali, autorità di controllo che non sono direttamente dipendenti dal Governo e via dicendo). Credo che non sia stato sempre adeguatamente messo l'accento sull'importanza di queste condizioni di sistema; si è posto invece molto l'accento sul primo dei due elementi di cui parlavo, cioè su quello di impresa. Nell'elemento di impresa indubbiamente si rilevano un'altra serie di condizioni difficili, più direttamente riferibili all'azienda, fra le quali una storica frammentazione e conflittualità del mondo sindacale rappresentato nell'azienda.

Nella pagina successiva («La privatizzazione di Alitalia. L'interesse nazionale») entro brevemente nel tema dell'interesse nazionale, un tema che a me sta particolarmente a cuore e sul quale ho elaborato determinate posizioni nel corso degli anni. In quest'ambito, l'interesse nazionale è che persone e merci che viaggiano da e verso l'Italia godano di un servizio aereo efficiente, sicuro e poco costoso, in un regime di mercato e di concorrenza internazionale. Questa, a mio giudizio, è la migliore definizione utile di interesse nazionale. Se persone e merci che viaggiano da e verso l'Italia non hanno condizioni sicure e poco costose di trasporto, non viene realizzato un interesse primario dell'economia di un Paese. La stessa esistenza di una compagnia di bandiera e, ancor più, il mantenimento della proprietà pubblica di questa compagnia di bandiera vanno visti come un mezzo rispetto a questo fine. Ha senso avere una compagnia di bandiera se questa contribuisce a far sì che l'interesse nazionale (come l'ho definito) venga raggiunto più efficacemente; la stessa proprietà pubblica o non pubblica della compagnia di bandiera va vista rispetto al fine primario di un sistema nel quale persone e merci godano di un servizio efficiente, sicuro e poco costoso.

La decisione presa dal Governo di privatizzare Alitalia è allora da intendersi nell'ottica del perseguimento dell'interesse nazionale da me precedentemente definito e si spiega nell'ambito della convinzione maturata in seno al Governo – e poi condivisa, in modo superiore alle aspettative, dai mercati, dallo schieramento politico, dalle stesse componenti dell'azienda – che fosse giunto il momento che Alitalia venisse gestita in base a criteri e ad una logica interamente imprenditoriali rispetto ai quali la privatizzazione sembrava il passaggio necessario.

Naturalmente Alitalia non è un bene il cui valore possa essere identificato esclusivamente dal suo prezzo. Non si tratta solo di mettere sul mercato un'azienda ponendola all'asta, quanto piuttosto di individuare un compratore che sia in grado di proporre un piano imprenditoriale per sviluppare al meglio l'azienda. Nell'ambito della privatizzazione in corso l'elemento chiave per il Governo è rappresentato dal piano industriale che l'aspirante o gli aspiranti compratori presenteranno. Solo così sarà possibile verificarne la credibilità e le capacità nell'ottica di una crescita dell'azienda che si privatizza. Quindi, la realizzazione del piano industriale è al centro del processo di privatizzazione.

Ho distinto poi tra compagnia di bandiera e compagnia pubblica. La compagnia di bandiera, come ho detto prima, è per definizione quella che

assicura il massimo della copertura del territorio interno e il massimo delle rotte internazionali. In questo senso Lufthansa e Air France sono rispettivamente le compagnie di bandiera della Germania e della Francia. Ciò non pregiudica l'assetto proprietario, nel senso che la compagnia di bandiera può essere di proprietà pubblica o privata, e in effetti nei due casi che ho citato la proprietà pubblica è decisamente minoritaria rispetto a quella privata. Pertanto, privatizzare Alitalia non significa rinunciare alla compagnia di bandiera, bensì modificare l'assetto proprietario e le condizioni di conduzione di quella che nei nostri intenti è e rimane la compagnia di bandiera.

Ciò vale anche per il tema dell'occupazione, come è scritto nel fascicolo da me consegnato agli atti, in cui si afferma che l'occupazione può essere salvaguardata solo da una azienda vincente in un mercato concorrenziale. È chiaro che in un mercato protetto si può immaginare che l'occupazione sia imposta come un dato esogeno il cui costo maggiore o minore si scarica sulle tariffe aeree. In un mercato concorrenziale, se le tariffe aeree sono disallineate rispetto alla concorrenza, la compagnia non venderà biglietti e dunque l'occupazione non sarà salvaguardata con gli stessi mezzi, quasi coercitivi, che valgono in condizioni di monopolio.

Successivamente viene fotografato lo *status* della procedura ad oggi. Il quadro è stato aggiornato proprio ieri sera a seguito dell'individuazione dei 5 soggetti, tra gli 11 che avevano manifestato interesse all'acquisto di Alitalia, che il Ministero dell'economia e delle finanze ha ritenuto di ammettere alla successiva fase della procedura di vendita. Sono AP Holding S.p.A.; Management & Capitali S.p.A., del gruppo che comprende anche Cerberus European Investments, LLC – ELQ Investors, Ltd – Lefinale S.p.A.; MatlinPatterson Global Advisers, LLC; Texas Pacific Group Europe, LLP; Unicredit Banca Mobiliare S.p.A.. Questi sono i 5 soggetti ammessi alla fase successiva della procedura di vendita.

La prima fase si era aperta con la pubblicazione del bando il 29 dicembre scorso e si era chiusa con la presentazione delle manifestazioni di interesse. Da quel momento è cominciato il vaglio di chi tra gli 11 interessati potesse accedere alla seconda fase. Ricordo che il bando, pubblicato il 29 dicembre, sostanzialmente pose quattro condizioni per la vendita di Alitalia. La prima era che il compratore fosse intenzionato a comprare non meno del 30,1 per cento delle azioni della società. Ciò implica l'obbligo di dover fare poi un'offerta totalitaria per tutte le restanti azioni e quindi l'individuazione di qualcuno che acquisisse il controllo pieno. *En passant,* rilevo che fare un'offerta d'acquisto per tutte le residue azioni non significa necessariamente doverle poi di fatto acquistare. Anzi, più un piano industriale è giudicato interessante, più è probabile o possibile che chi detiene le azioni non ritenga di venderle al nuovo compratore o proprietario perché è convinto che siano destinate ad acquistare valore. La ragione dell'offerta totalitaria nella logica di borsa è che quando un soggetto controllore cede il controllo ad altro soggetto, si ritiene giusto, tenuto conto del testo unico della finanza, dare la possibilità agli azionisti di minoranza di uscire dalla proprietà a condizioni simili a quelle del

nuovo compratore subentrante nel controllo della società, qualora costoro non avessero nel nuovo gruppo di controllo la stessa fiducia che avevano in quello precedente.

Come sapete, l'intera procedura, dal momento in cui il Governo ha annunciato di aver deciso di porre in vendita il controllo di Alitalia, è stata segnata da incrementi del prezzo delle azioni sul mercato. Vi sono stati momenti di ripiegamento, ma la tendenza generale è stata ad acquistare valore, il che fa pensare che il mercato consideri vantaggiosa per Alitalia la decisione di privatizzare, oltre che le modalità attraverso le quali lo stesso processo di privatizzazione è stato fino ad ora condotto.

Successivamente nel fascicolo si descrivono le fasi della privatizzazione finora realizzate: le decisioni del Governo sulle modalità della cessione, con un comunicato dell'inizio di dicembre; la pubblicazione dell'invito a manifestare interesse; la scadenza per le manifestazioni di interesse alla data del 29 gennaio; l'analisi delle manifestazioni di interesse e l'ammissione alla fase 2 che si è conclusa con il comunicato di ieri pomeriggio. A questo seguirà tra pochi giorni l'invio di una lettera di procedura per le offerte preliminari. Mi soffermo un attimo su questo passaggio.

In precedenza ho parlato (senza completare il discorso) di quattro condizioni per la vendita. Innanzi tutto, si è stabilito che chi manifestava interesse, fosse disposto ad acquistare la totalità delle azioni; in secondo luogo, che assicurasse una copertura del territorio nazionale adeguata e che quindi la rete dei trasporti aerei rimanesse integra rispetto alla situazione attuale. Come terza condizione, si è richiesto che fosse conservata l'identità nazionale della compagnia aerea e, infine, che l'acquirente si impegnasse a mantenere per un congruo numero di anni la proprietà acquisita al momento della privatizzazione. Le quattro condizioni sono state espresse in termini molto generali, perché non si tratta di un processo di messa all'asta di un bene, per così dire, standardizzato, ma di un processo molto simile a quello che si potrebbe avere in una trattativa bilaterale, tra un singolo venditore e un singolo compratore, in cui si negoziano tutta una serie di condizioni inerenti alla vendita. Dal momento che in questo caso, invece, il possibile acquirente non è uno ma più di uno e non è neppure identificato, si è reso necessario indicare, innanzi tutto, il perimetro dei soggetti interessati. Tale perimetro è adesso stabilito, anche se le condizioni che saranno indicate nel contratto finale di compravendita che lo Stato firmerà con quello che sarà poi l'unico compratore si vanno precisando lungo il percorso.

Nella stessa pagina del fascicolo («La privatizzazione di Alitalia. Le fasi realizzate»), vi è infine il riquadro «Invio lettera procedura per offerte preliminari»: ciò indica che, tra pochi giorni, ai cinque soggetti che hanno manifestato interesse, dopo che avranno preso impegni circa la natura confidenziale e le informazioni su Alitalia che riceveranno da noi, verrà inviata una lettera di procedura contenente ulteriori precisazioni sulle quattro condizioni di base già enunciate nel bando.

Nella pagina successiva («La privatizzazione di Alitalia. Le fasi da realizzare e tempistica indicativa») sono indicati sinteticamente gli adem-

pimenti delle fasi della vendita non ancora realizzate: in particolare, è specificato come si articola la fase due, che terminerà verso la metà di aprile, e come si articolerà la fase tre che credo si concluderà, al più tardi, a metà giugno. Non vi leggo nel dettaglio quanto è riportato nella tavola, ma lungo questo percorso avviene sostanzialmente che sia il venditore, sia l'aspirante compratore, o gli aspiranti compratori, precisano le condizioni che saranno recepite nel contratto che alla fine sarà stipulato. Ripeto ancora una volta che il prezzo è solo una di queste condizioni e non è neppure la più importante, né quella che si svela per prima. È presumibile, infatti, che verso l'ultimo *round* di tale processo, ognuno indichi in una busta chiusa il prezzo che intende pagare e, contemporaneamente, segnali tutte le caratteristiche del suo piano industriale. Probabilmente esamineremo tali caratteristiche qualitative prima ancora di verificare il prezzo. È abbastanza facile, allora, intuire che nel caso di due piani industriali, uno dei quali prospetti in maniera credibile uno sviluppo molto importante dell'impresa, con investimenti particolarmente cospicui, con disegni ambiziosi, a fronte, invece, di un altro piano industriale molto più contenuto, ove il primo sia associato ad un prezzo in realtà inferiore al secondo, avrebbe poco senso vendere al prezzo più alto, per trovarsi poi una compagnia che non si sviluppa e non cresce. Si potrebbe quasi dire, dunque, che lo Stato compra, o meglio sollecita un piano industriale: per questo le condizioni poste non sono troppo tassative, perché alla fine il piano imprenditoriale deve essere predisposto da chi nell'intraprenderlo metterà a rischio i propri capitali.

Passo ora brevemente al terzo tema, relativo alla Cassa depositi e prestiti. Nella prima pagina dedicata a questo argomento («Azionariato e attività») è descritta la situazione odierna della Cassa depositi e prestiti, sia dal punto di vista dell'azionariato che con riferimento alle sue principali attività, che si scompongono in una cosiddetta «gestione separata» e in una cosiddetta «gestione ordinaria». Come voi sapete, oggi la Cassa depositi e prestiti svolge una funzione di finanziamento dello Stato e degli enti locali, un'attività di gestione di partecipazioni e, infine, un'azione di promozione degli investimenti in opere ed infrastrutture pubbliche. In proposito, vi invito a non lasciarvi ingannare dal linguaggio, dal momento che la «gestione ordinaria» è quella meno sviluppata, mentre centrale è la «gestione separata»: sono i paradossi del linguaggio burocratico! In corrispondenza dell'ultima colonna di questa tavola sono riportati i dati di dimensione di massima.

Nella pagina seguente («Rapporti finanziari CDP-Poste-MEF»), vi è un grafico che illustra i rapporti finanziari tra la Cassa depositi e prestiti, Poste italiane S.p.A. e il Ministero dell'economia e delle finanze che costituiscono oggi un sistema a tre soggetti. Questa realtà, comunque, esiste da pochi anni, da quando cioè è stata trasformata in società per azioni la Cassa depositi e prestiti che, nata all'epoca di Cavour come una delle Direzioni generali del Tesoro, è sempre stata destinataria del frutto della raccolta postale, come forma di raccolta di risparmio di cui lo Stato beneficiava.

Nella tavola che segue, poi, sono esposti i principali risultati economico-finanziari. A fine 2005, in particolare, il totale dell'attivo era di 138 miliardi di euro, con 62 miliardi in tesoreria e 53 di finanziamento agli enti locali; il totale passivo era costituito prevalentemente dal risparmio postale, mentre, in corrispondenza del conto economico vi era un utile netto di oltre 900 milioni di euro, sostenuto da una buona redditività delle attività e da significativi dividendi e partecipazioni. L'organico, infine, era di circa 400 persone.

Nella pagina successiva («Le Casse in Europa») si procede ad un rapido confronto, per noi molto utile in questo momento di riflessione sulle prospettive future della Cassa depositi e prestiti, fra la nostra Cassa e i soggetti comparabili in Spagna, in Germania e in Francia. Non mi soffermo ulteriormente su questo aspetto, perché vedo che il tempo corre e vorrei lasciare spazio alle domande.

La tavola seguente («Progetti recenti») ricapitola brevemente i progetti recenti della Cassa depositi e prestiti in termini di lancio di nuovi prodotti, di sviluppo di nuove forme di raccolta e di partecipazioni a fondi infrastrutture: questa terza categoria è quella in cui si registrano le novità più rilevanti, anche se la Cassa depositi e prestiti ha una partecipazione di minoranza, e sottolineo di minoranza. Abbiamo letto, infatti, ampi articoli di stampa che sembravano veder resuscitare il leviatano attraverso questo fondo infrastrutture. Il leviatano, però, non resuscita: la Cassa depositi e prestiti ha una quota di circa il 15 per cento in questo fondo infrastrutture che è a partecipazione prevalentemente privata.

Infine, nell'ultima pagina del fascicolo, sono esposti i tre temi sui quali stiamo forse maggiormente riflettendo in relazione alla missione futura della Cassa depositi e prestiti: finanziamento degli enti locali, attività promozionale per lo sviluppo e legame con Poste italiane S.p.A..

Non ho da dirvi molto di più in questo momento. Io penso che le strategie future della Cassa depositi e prestiti verranno ridefinite in maniera organica nel corso delle prossime settimane e questa riflessione non è compiuta. Il consiglio stesso della Cassa depositi e prestiti deve essere rinnovato a primavera; il nuovo presidente ha assunto le sue funzioni da poche settimane. Abbiamo lavorato e tenuto anche dei seminari interni sulle tematiche del futuro delle linee strategiche della Cassa depositi e prestiti ma questa audizione mi coglie in un momento in cui la riflessione è ancora in corso e non ci sono elementi conclusivi. Io mi fermerei qui e vi ringrazio dell'attenzione.

PRESIDENTE. La ringrazio moltissimo, signor Ministro.

Informo i colleghi che la seduta può proseguire fino alle ore 16 circa perché poi il Ministro ha una riunione a Palazzo Chigi.

BALDASSARRI *(AN)*. Signor Presidente, proprio per evitare di dilungarmi ho preparato un testo scritto ad integrazione del mio intervento che chiedo venga allegato al resoconto stenografico.

Ringrazio il Ministro per questa audizione. Capisco che il Ministro dell'economia sia molto impegnato ma ripeto quanto ho precisato in apertura di seduta: avevo chiesto un'audizione urgente in data 9 dicembre e abbiamo la possibilità di farla oggi, 14 febbraio. Non avevo chiesto a caso un'audizione urgente e quindi avrei preferito che fosse svolta prima.

L'illustrazione del Ministro della struttura delle imprese pubbliche, dei dati Alitalia e della struttura di Cassa depositi e prestiti è una eccellente sintesi, peraltro abbastanza nota per chi si occupa di queste faccende, quindi molto utile per informare chi non se ne occupa di quello che già sappiamo. Vorrei concentrarmi su i due aspetti che mi sembrano più rilevanti.

Il primo aspetto riguarda ciò che è successo alla Borsa italiana ed al titolo Alitalia dal momento dell'annuncio della privatizzazione da parte del Governo fino ad oggi. Per questa ragione confermo la richiesta di un'audizione sia del presidente della CONSOB che del presidente di Borsa italiana S.p.A.. Il secondo punto riguarda invece la procedura adottata per il processo di privatizzazione.

Vorrei partire dal primo argomento. Ovviamente è un po' complicato parlare dell'andamento del titolo Alitalia ma, avendo svolto una piccola analisi, come è evidente dal primo grafico allegato agli atti, basta ricordare queste cifre: il 14 novembre del 2005, al momento della ricapitalizzazione, l'Alitalia aveva un valore di 1.900 milioni di euro e di questi 490 milioni li aveva messi lo Stato. Sono cifre che fanno parte dei dati che ha fornito prima il signor Ministro su tutte le risorse che sono state immesse in Alitalia. Dopo 12 giorni, questo valore era sceso a 1.358 milioni, cioè avevamo perso 542 milioni in 12 giorni, nonostante lo Stato ne avesse aggiunti 490. Poi sono evidenti sul grafico le oscillazioni simili a montagne russe. È indubbio che, dal 1º dicembre 2006 ad oggi, l'andamento del titolo in borsa è stato pesantemente influenzato non tanto, come ha detto il Ministro, dalla buona accoglienza della buona novella della privatizzazione da parte dei mercati, ma, come ovviamente succede in questo tipo di mercati, da dichiarazioni, posizioni, valutazioni a volte competenti, a volte fatte da persone che, essendo membri di Governo e non avendo la competenza di quello specifico caso, dovrebbero avere l'accortezza di dire certe cose all'interno di un Consiglio dei ministri piuttosto che sui giornali. Dunque nel secondo grafico, che allego agli atti, ogni picco in alto o in basso è conseguente ad una specifica dichiarazione. Nel frattempo la quotazione del titolo Alitalia, dalla ricapitalizzazione del novembre 2005 ad oggi, è stata largamente inferiore a qualunque andamento e quindi ovviamente inferiore all'indice MIBTEL, in ogni caso fortemente inferiore sia all'andamento del titolo di Air France che a quello di Lufthansa.

Vorrei richiamare l'attenzione sul quinto grafico, cioè la ricchezza creata o distrutta, ovviamente in borsa, da questi profili e da questi andamenti. È evidente che fino al 1º dicembre del 2006 si trattava di un elettrocardiogramma quasi normale; dal 1º dicembre 2006 ad oggi, cioè in due mesi e mezzo, sono successe delle cose francamente allarmanti. Inoltre se

calcoliamo, in via del tutto ipotetica, lo spazio speculativo di un operatore intelligente, furbo o ben informato che avesse acquistato, in questi mesi, il titolo Alitalia nel punto di basso e rivenduto nel punto di alto, risulta evidente (come risulta nella tabella che ho prodotto agli atti) che nell'intero periodo si sono generati spazi speculativi per 234 milioni di euro – ovviamente è uno spazio teorico – mentre il titolo Alitalia perdeva oltre la metà del proprio valore, mentre la capitalizzazione di borsa e le condizioni si aggravavano, come esattamente il Ministro ha descritto.

Il punto ancora più interessante è che in questo spazio speculativo, nel periodo che va dal 14 novembre al 1º dicembre, prima della dichiarazione di volontà di privatizzare, cioè l'86 per cento del tempo che consideriamo da allora ad oggi, si è determinato un rendimento medio potenziale e speculativo del 5 per cento al mese. Dal 1º dicembre 2006 al 2 febbraio 2007 quel grafico che si è visto prima, che oscilla pesantemente, ha determinato un rendimento medio quasi del 20 per cento al mese. Dopo la dichiarazione del Governo di privatizzare è successo di tutto e di più in Borsa. È chiaro che questo apre spazio a dubbi, a *insider trading,* ad aggiotaggio, spazi di qualunque genere e da qualunque parte.

Per questo, Presidente, io insisto nel chiedere almeno l'audizione dei presidenti di Borsa Italiana S.p.A. e della CONSOB. In particolare, vorrei chiedere al presidente della CONSOB se questi andamenti che quotidianamente segue per dovere di ufficio in tutti i titoli quotati non suscitino in lui i dubbi che hanno suscitato in me nel momento in cui li ho messi non nero su bianco ma a colori su bianco. Inoltre, poiché in questi dati sono riportate le quotazioni e le quantità giornaliere – le quantità assolute sono note e pubblicate sui giornali – chiederei al presidente di Borsa Italiana S.p.A. di chiarirci quanti sono stati gli operatori che, all'interno delle quantità vendute, hanno effettuato operazioni di acquisto e vendita. Ebbene, sono stati tantissimi o pochi? Le singole operazioni in termini di quantità sono riferite a piccoli pacchetti azionari che si sono rivolti al mercato, o a grandi pacchetti azionari che sono stati scambiati? Queste sono informazioni che credo sarebbe utile e interessante conoscere.

Vengo allora al secondo aspetto che è poi quello più serio.

PRESIDENTE. Senatore Baldassarri, la prego di concludere.

BALDASSARRI *(AN)*. Ho aspettato due mesi e mezzo, signor Presidente, nell'attesa che avesse luogo la presente audizione, mi dia quindi ancora due minuti per concludere.

Il secondo punto che ritengo evidentemente più importante è quello che definisco del «rilancio strategico della compagnia Alitalia». Su tale questione francamente, anche in considerazione di quanto in proposito riferitoci dal Ministro, osservo un'inversione nell'ordine dei fattori che potrebbe cambiare il risultato. Si segue infatti una procedura nell'ambito della quale si chiede di esprimere un interesse ad acquistare l'Alitalia (nella percentuale del 30,1 per cento o di quello che sarà), nella sua attuale situazione, compresi i vincoli di copertura del territorio – anche se

non è ben chiaro di quale territorio si tratti, se di quello italiano, dell'Asia, della Cina o dell'America latina – e quelli relativi ai livelli occupazionali. A fronte di tale richiesta hanno manifestato interesse 11 soggetti che a seguito di un primo *screening* si sono ridotti a 5, tra i quali stranamente non vi è alcuna compagnia aerea di nessuna parte del mondo.

Ciò premesso, osservo però che il passaggio centrale, cioè il piano strategico di rilancio, ovvero il piano industriale dell'Alitalia, viene situato alla fine del percorso, visto che prima si fa lo *screening* di chi è ammesso all'acquisizione e poi si va a vedere il cuore della scelta, che condivido e che dovrebbe essere per l'appunto costituito dal piano di rilancio industriale della compagnia. Si è quindi confuso l'oggetto, che è l'aspetto più importante, con i soggetti, tant'è che lo *screening* dei soggetti è stato effettuato prima della definizione dell'oggetto stesso.

A questo proposito aggiungo che anche le polemiche sulla liquidazione dell'amministratore delegato, ingegner Cimoli, rappresentano un dibattito francamente paradossale sul quale forse l'azionista di maggioranza dovrebbe esprimere la propria opinione. Vale la pena ricordare che poco più di due anni fa lo stesso caso si pose per le Ferrovie dello Stato Holding; all'epoca mi risulta che ci fu un'autoassegnazione, avvenuta con delibera in sede di consiglio d'amministrazione prima della sostituzione, di circa 8 milioni di euro. Nel caso dell'Alitalia si è parlato di circa 5 milioni di euro autodeliberati in sede di consiglio d'amministrazione ed extra addizionali rispetto ai rapporti contrattuali. Ora, date le condizioni della compagnia, più o meno note e descritte anche nella presente audizione, si è in presenza di una vicenda francamente paradossale, posto che più che le superliquidazioni personalmente metterei in discussione le retribuzioni. Mi chiedo come si possa difendere il contribuente in questo modo!

PRESIDENTE. La invito nuovamente a concludere, senatore Baldassarri: lei sta parlando da circa 20 minuti!

BALDASSARRI *(AN)*. Ho iniziato il mio intervento alle 15 e quindi sto parlando soltanto da poco più di 10 minuti.

PRESIDENTE. Ci sono molti altri senatori iscritti a parlare.

BALDASSARRI *(AN)*. Concludo affrontando brevemente la questione della Cassa depositi e prestiti. Anche in questo caso osservo che si inverte l'ordine dei fattori, soprattutto nel caso della diversificazione dell'attività della Cassa in direzione del Fondo per le infrastrutture. È un'iniziativa che può risultare anche interessante ed intelligente, mi chiedo però che cosa questo Fondo sarà chiamato a gestire: le reti o i servizi? Infatti, nel primo caso ci si troverebbe di fronte ad un monopolio naturale in assenza di un'autorità che determini la rendita di posizione (nelle reti non esiste profitto ma rendita di posizione). Allora noi possiamo anche condividere la privatizzazione delle reti, visto che il monopolio pubblico spesso tende ad autoconsumare queste rendite, tuttavia prima di discutere

di un Fondo per le infrastrutture credo che sarebbe importante capire quale sarà l'autorità che controllerà la rendita di posizione delle reti privatizzate. Aggiungo: privatizzate da chi, come, con quale procedura? Infatti, è vero che la Cassa depositi e prestiti possiede la quota di minoranza del 14 per cento, ma è altrettanto vero che si è in presenza di una quota comunque consistente, di un azionista di riferimento, oltre al fatto che è psicologicamente evidente che nel caso di grandi infrastrutture la percezione sarà che quel 14 per cento della Cassa depositi e prestiti coincide in ogni caso con la presenza dello Stato italiano.

In conclusione, sono favorevole alla privatizzazione e alla apertura del mercato alla concorrenza, però teniamo presente che nel monopolio naturale la privatizzazione è possibile ed efficace rispetto allo scopo di garantire servizi più vantaggiosi per i cittadini ed i contribuenti solo se c'è chiarezza sulla istituzione di una *Authority* che decida sul versante della prevenzione e della repressione i livelli di rendita di posizione, altrimenti l'idea del Fondo si traduce in una privatizzazione fra quattro amici, oltre al fatto che significa anche privatizzare una rendita che per natura appartiene alla collettività.

PRESIDENTE. Senatore Barbolini, la prego di essere breve per recuperare un po' di tempo sulla tabella di marcia.

BARBOLINI *(Ulivo)*. Cercherò di farlo, signor Presidente, ponendo solo alcune brevi domande.

La prima: premessa la mia condivisione del percorso di privatizzazione dell'Alitalia che è stato avviato, desidero chiedere al Ministro se il Tesoro intenda mantenere una quota azionaria, scelta che vedrei con favore. In caso contrario quali sono le ragioni di tale decisione, posto che ci stiamo riferendo ad un *asset* strategico per il sistema dei trasporti nel nostro Paese; inoltre, se il piano industriale è credibile e valido – come affermato dal Ministro – gli azionisti potrebbero anche essere interessati a mettere in valore la loro partecipazione e nel caso della presenza dello Stato ciò avrebbe anche un altro tipo di significato.

Seconda domanda. Una volta definito il piano industriale, credo che il processo di privatizzazione dovrebbe affrontare anche forti problemi di riorganizzazione e rimodulazione aziendale con riflessi e ricadute anche sul piano occupazionale. Mi chiedo allora che cosa il Ministero intenda fare per cercare in qualche modo di attenuare il rischio di conflitti che possono incidere negativamente sul rilancio dell'azienda, oltre a determinare gravi e pesanti ricadute economiche soprattutto sulle due aree territoriali, quella milanese e quella romana, dove logisticamente insiste anche l'attività maggiore.

Un'altra questione. Siccome, se ho ben compreso la tempistica, il processo in atto si concluderà a giugno e considerato che non si può certo affermare che l'Alitalia dal punto di vista dell'andamento dei conti viaggi con il vento in poppa, vorrei sapere se da qui a quella scadenza sia possibile e si ipotizzi che possa verificarsi un ulteriore aggravamento della

posizione debitoria. Inoltre, se questa eventualità avesse luogo si ritiene che ci sarà bisogno di una ricapitalizzazione e in tal caso in che modo interverrà il Tesoro? Si considera inoltre questo come un elemento che potrà entrare nel gioco della gara rispetto al soggetto che dovrà in qualche modo subentrare?

Un'ultima domanda: il Tesoro come intende destinare gli introiti derivanti dalla cessione delle azioni? Rimanendo nell'ambito del settore delle infrastrutture? Sono curioso di capire quali siano le strategie, di capire, cioè, se le somme introitate verranno sostanzialmente rifunzionalizzate nell'ambito del settore infrastrutturale o se vi sono altri tipi di esigenze e di prospettive.

BONADONNA *(RC-SE)*. Signor Presidente, ringrazio anzitutto il Ministro per la solita, consueta chiarezza espositiva.

Svolgo una brevissima premessa. Avrei preferito un processo di privatizzazione che non scontasse questo periodo di oscillazione in borsa del titolo e, quindi, un intervento preventivo che in qualche misura sterilizzasse tutto, anche attraverso una pubblicizzazione temporanea e finalizzata dell'azienda.

Detto questo, la procedura attivata mi pare corretta, coerente e conseguente. L'obiettivo di valutare su un piano industriale la qualità dell'offerta mi pare corretto da questo punto di vista. Diceva il Ministro che lo Stato, in qualche misura, compra un piano industriale; questo mi pare sia lo strumento che meglio garantisca il mantenimento della compagnia, sia dal punto di vista delle potenzialità produttive, sia dal punto di vista della tutela delle risorse umane.

Ci sarebbe molto da dire sul passato; basterebbe ricordare che negli anni 1997-1998 Alitalia era in utile perché in quel periodo ha venduto alcune rotte ed ha ceduto alcuni territori, tra cui le aree edificabili della Magliana.

FERRARA *(FI)*. Questo in senso tecnico.

BONADONNA *(RC-SE)*. Sì. Successivamente ci sono stati anche alcuni elementi di inquinamento con le bande della Magliana. Ma non scherziamo!

EUFEMI *(UDC)*. Ricordo che la pubblicità dei lavori è assicurata dal circuito aperto.

BONADONNA *(RC-SE)*. Appunto, evitiamo le battute.

Ma quanto dicevo a proposito del 1997-1998 è vero: in quel periodo c'è stato, in termini ufficiali (non certo clandestini), un piano dell'azienda che ha provveduto a cedere alcune delle rotte e parte dei patrimoni. Tra i patrimoni c'erano la sede della direzione generale e le aree edificabili della Magliana; fu un pezzo di un'operazione che purtroppo poi si inter-

ruppe, con cambi dei gruppi dirigenti. Quello che è successo dal 2001 in avanti è sotto gli occhi di tutti.

CANTONI *(FI)*. Diciamo dal 1999 in avanti. È molto più corretto.

BONADONNA *(RC-SE)*. Sì, dal 1999 in avanti.

CANTONI *(FI)*. Nel 1998 sono state assunte 4.500 persone.

BONADONNA *(RC-SE)*. Per favore. Non dobbiamo fare un dibattito tra di noi!

CANTONI *(FI)*. Non si possono sentire certe cose!

BONADONNA *(RC-SE)*. Ne abbiamo sentite tante, figuriamoci!

Detto questo, visto che il dottor Cimoli era stato male abituato negli anni passati e nell'esperienza Ferrovie (con i dati che ha ricordato testé il collega Baldassarri), io troverei davvero sorprendenti – e mi auguro che il Ministro possa smentirle – le informazioni circa l'ammontare dell'eventuale liquidazione dell'Alitalia a Cimoli e circa questo patto, questa garanzia che si dice sia stata fornita a Cimoli stesso relativamente ai risultati di gestione di questi due anni e mezzo. Mi auguro che il Ministro possa smentirle. Io e altri colleghi abbiamo presentato anche delle interrogazioni in merito; questa può essere l'occasione giusta per fornire chiarimenti.

Per quanto riguarda la partita delle infrastrutture, non sono affatto convinto che la gestione delle reti sia un dato che afferisce soltanto o prevalentemente alle rendite, ma ritengo che sia un elemento fondamentale della riorganizzazione moderna dei servizi, ancorché gestiti da soggetti imprenditoriali e privati. Trovo pertanto che l'operazione su Infrastrutture avrà semmai bisogno, tra qualche tempo, di informazioni più dettagliate da parte del Ministero; credo, signori Presidenti, che cercheremo di averle direttamente dal nuovo gruppo dirigente di Infrastrutture.

STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)*. Signor Ministro, la ringrazio per le informazioni che ci ha comunicato e per le tavole attraverso le quali ha illustrato tali informazioni. Mi permetto tuttavia di osservare, signor Ministro, che, se lei avesse esaminato queste tavole in veste di professore (qual è), avrebbe bocciato lo studente che le presentava. Le spiego perché.

Nella tavola dal titolo «La situazione attuale. Risultati economici e risorse dell'azienda», lei illustra molto bene il fatto che Alitalia è un'azienda fallita da tempo e che solo continue ricapitalizzazioni, a fronte di nulla, hanno evitato che i libri andassero in tribunale e fosse intrapresa azione di responsabilità nei confronti degli amministratori.

Nelle tavole successive, dove ci sono i confronti con i vettori europei, lei ci fornisce un quadro che non è realistico e che, al tempo stesso, non fa comprendere le ragioni per le quali Alitalia si trova nella situazione illu-

strata precedentemente. Perché tale quadro non è realistico? Anzitutto perché – come lei ha detto tra il lusco e il brusco, tra due virgole – nel confronto con i principali vettori il numero dei dipendenti di Alitalia è stato dimezzato, contando sul fatto che l'altra metà dei dipendenti sta in Alitalia service. Ma, essendo quest'ultima una compagnia *in house*, totalmente controllata da Alitalia e che ha come unico cliente Alitalia, non calcolare il numero dei suoi dipendenti nelle tavole di confronto è un trucco contabile.

Vado oltre, signor Ministro. Se guardiamo queste tavole di confronto, vediamo che, al di là di Air France-KLM, British Airways e Lufthansa, che stanno su un livello di dimensione e di operatività del tutto diverso, Alitalia è paragonabile (tutti gli analisti finanziari e di settore lo sanno) a Iberia. Peccato che manchi l'unico elemento di confronto che sarebbe stato utile per comprendere le ragioni della crisi di Alitalia: il confronto tra la struttura dei costi e la struttura dei ricavi. Di questo non c'è traccia. Si tratta di dati che conosciamo, ma che lei non ha riportato; ciò sarebbe stato invece molto utile, per ragioni di trasparenza e di conoscenza. Non dimentichiamo che qui stiamo parlando al popolo, attraverso i suoi rappresentanti; il popolo riceve da qui le informazioni che dovrebbero essere ufficiali. Siamo senz'altro sicuri che questa nostra audizione odierna non sarà una notizia, o lo sarà solo in parte, ma, in ogni caso, la formalità delle istituzioni vorrebbe che qui fosse depositato il massimo delle conoscenze e delle informazioni. Nulla si dice invece sulla struttura dei costi e dei ricavi, che è la vera ragione per la quale Iberia, che ha dimensioni paragonabili ad Alitalia, è da 10 anni in profitto crescente ed ha investimenti crescenti, mentre Alitalia, con le stesse dimensioni, con lo stesso numero di destinazioni servite, con più o meno le stesse rotte, è una compagnia oltre il baratro del fallimento in senso tecnico. Questo avviene perché quando si vuole dare un'interpretazione totalmente politica delle cause della crisi dell'Alitalia si offrono delle interpretazioni generiche, inaccettabili non solo per un economista di vaglia ma per qualunque buon amministratore di azienda.

Si dice che la risposta governativa, sindacale ed aziendale è inadeguata alla concorrenza. L'Alitalia opera nel mercato italiano in un regime di quasi monopolio su un gran numero di rotte e destinazioni e detiene *slot* che non vengono ceduti a nessun costo e a nessuna condizione ad operatori concorrenti che li richiedano. L'Alitalia gode del maggior numero di voli sulla rotta più redditizia del mondo, se si considera il rapporto miglio-prezzo del biglietto, vale a dire la tratta Milano-Roma. L'Alitalia ha a disposizione la maggior parte degli *slot* ed opera anche con un vantaggio competitivo rispetto ai gestori degli aeroporti, tanto è vero che, come facilmente lei stesso potrà constatare, signor Ministro, all'aeroporto di Fiumicino gli aerei dell'Alitalia atterrano quasi sempre accanto ai *finger* mentre quelli dei concorrenti quasi sempre nei piazzali distanti dall'arrivo, con un aggravio per l'utente nei tempi di circa 20-30 minuti su una rotta di 50 minuti. È evidente il vantaggio competitivo di cui gode l'Alitalia rispetto ad altri operatori.

PRESIDENTE. La prego di concludere, senatore Stracquadanio.

STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)*. Mi rendo conto dei tempi, signor Presidente, però mi sembra di indicare alcuni dati utili.

PRESIDENTE. Il suo intervento prolungato rischia di non consentire agli altri colleghi che si sono iscritti a parlare di intervenire.

STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)*. Signor Presidente, il Ministro già frequenta poco questo ramo del Parlamento.

PRESIDENTE. È già intervenuto in altre sedi del Senato a questo riguardo.

STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)*. Sarebbe auspicabile che frequentasse il Parlamento assicurando una maggiore disponibilità di tempo.

In sintesi, come si fa a pensare di privatizzare un'azienda vincolando gli eventuali acquirenti a non modificare le condizioni attuali, in primo luogo con riferimento al livello occupazionale. È chiaro a tutti gli operatori del mercato che proprio a causa dei costi fissi che gravano sull'azienda l'Alitalia perde il doppio sul miglio rispetto ad Iberia. La differenza tra l'essere una compagnia fallimentare o una profittevole è tutta lì.

Come si può pensare che siano parametri di interesse per un operatore o per il mercato l'identità nazionale della società, *asset* difficilmente definibile, o il suo logo? Signor Ministro, lei sa come viene interpretato il logo Alitalia da tutti gli utenti del trasporto aereo internazionale? *Always late in take-off, always late in arrival*. Non credo che sia un merito essere sempre in ritardo in partenza e sempre in ritardo in arrivo.

Sono d'accordo con il senatore Baldassarri che lamentava la mancanza di operatori del traffico aereo tra i soggetti interessati. È impressionante che manchino Lufthansa ed Air France e che il rappresentante nel consiglio di amministrazione di Air France si sia dimesso non perché voleva partecipare alla gara ma proprio per il motivo contrario. È un dato su cui riflettere! Resta soltanto AP Holding S.p.A. che, pur essendo l'unico operatore di settore, è in ogni caso sostenuto finanziariamente da una banca e quindi ci metterà poco di suo.

Lei ha detto che il Governo comprerà il piano industriale. In realtà, l'acquirente compra *slot* perché nell'*asset* Alitalia non c'è altro di interessante. La flotta è vecchia, gli investimenti non sono stati fatti, le partecipazioni non valgono nulla, non c'è rinnovo, il personale è sovrabbondante, il livello di servizio è basso, i modelli organizzativi non sono interessanti, le rotte internazionali sono quasi tutte in *code-sharing*, nel senso che sono gestite da altri mentre Alitalia si preoccupa di individuare i passeggeri. Restano dunque soltanto gli *slot*. E lei pretende di comprare addirittura un piano industriale?

Ho la sensazione che questo Governo si stia muovendo come quello che l'ha preceduto nel 1996 e che all'epoca ha fatto quel capolavoro che va sotto il nome di Telecom Italia. L'azienda è stata privatizzata in fasi successive e si è scaricato sugli azionisti il debito grazie al quale è stata comprata. Ricordo infatti la grande imprenditoria che ha dato origine alla scalata Telecom.

PRESIDENTE. Ricordo che il Ministro ha un impegno alle ore 16. Ho già avuto modo di dire con grande chiarezza in precedenza che bisogna mantenersi in tempi stretti. Vi sono altri cinque colleghi che desiderano intervenire dopo di lei. Tra l'altro, va considerato anche un tempo per le risposte del Ministro.

STRACQUADANIO *(DC-PRI-IND-MPA)*. Signor Presidente, trasformiamo dunque questo Parlamento in uno «scrittamento». Ci limiteremo solo alle interrogazioni.

Vorrei delle risposte precise in merito al fatto che mi sembra che questa procedura non stia portando alla realizzazione di un'azienda, ma semplicemente al trasferimento di debiti sugli azionisti privati, come è stato per Telecom Italia. Anche la decisione di collocare una quota non inferiore al 30,1 per cento rispetto all'offerta pubblica di acquisto, secondo quanto previsto dalla cosiddetta legge Draghi, senza però dire nulla del restante 19,8 per cento, è criticabile. Da un lato avere come socio lo Stato può esser un beneficio in termini di garanzie per i debitori, ma può essere un vero danno in quanto non consente di modificare la struttura dei costi. Chiedo al Ministro un chiarimento sulle varie questioni sollevate.

CURTO *(AN)*. Signor Ministro, vorrei mettere da parte per un momento il tema all'attenzione odierna delle Commissioni finanze e bilancio per concentrarmi invece su un dato che suscita in me molta apprensione. Nel fascicolo che lei ha consegnato agli atti delle Commissioni, Ministro, si precisa che tra le partecipazioni dei primi anni Novanta vi era anche l'ILVA che fu ceduta, ad un prezzo di svendita, ad un privato. Oggi quella società che negli anni Novanta, sotto l'egida del Ministero delle partecipazioni statali, subiva perdite colossali, è diventata un'azienda modello e realizza congrui profitti.

Vorrei dunque un chiarimento, prima di parlare specificamente di Alitalia, sul ruolo delle cosiddette partecipazioni statali, che continuano ad esistere anche oggi. Pur non esistendo più un Ministero apposito, le partecipazioni statali non sono venute meno. Anche quando danno dei risultati congrui, come nel caso dell'ENEL, vengono considerati enti importanti solo dal punto di vista finanziario e non in termini economico-sociali. L'ENEL, pur garantendo molti dividendi agli azionisti, fa pagare le bollette più care d'Europa e salassa famiglie ed imprese, oltre a far perdere in competitività il nostro Paese.

Passo ora alle domande. Qual è il ruolo del Governo, dal momento che si sta sostanzialmente parlando di denaro pubblico, nelle società par-

tecipate? Esercita una funzione di indirizzo? Temo che ciò non accada, anche perché, a prescindere dai Governi che si succedono, restano quasi sempre in carica gli stessi *manager*. Siccome credo che i Governi debbano svolgere una politica economico-industriale differente, perché il momento dell'analisi e quello della sintesi dovrebbero essere diversi, mi chiedo se di fatto la politica non sia stata espropriata del suo ruolo da questi *manager*.

Ministro, il suo Governo ha un indirizzo preciso sul ruolo delle partecipate? Qual è il tipo di controllo che si viene di fatto a determinare sull'operato dei *manager*? Non ritiene che il Parlamento e il Governo debbano riappropriarsi dei propri ruoli e prerogative, oltre ad esercitare una funzione moralizzatrice rispetto alla presenza di professionisti che scandalosamente giungono a retribuzioni assolutamente offensive per l'opinione pubblica? Per l'ennesima volta il settimanale «L'Espresso» mette alla gogna la classe politica dei parlamentari disinteressandosi completamente di questi signori che, al di là del fatto che riescano a portare o no una società o un'azienda in attivo o comunque a determinarne una presenza competitiva sul mercato, vengono in ogni caso retribuiti in misura esorbitante. Secondo lei va rivisto questo sistema o no?

Nel momento in cui si parla poi dei motivi per i quali sostanzialmente l'Alitalia si è ritrovata in questa situazione, non ritiene di dover essere più preciso? Cosa intende per presenza pervasiva della politica, dal momento che personalmente ritengo invece che la politica sia stata completamente assente? A cosa si riferisce – è un'espressione gravissima – quando parla di regolamentazione inefficiente e spesso non trasparente? A chi compete la regolamentazione? Forse ai *manager*? E se la fanno, pagano? Oppure si tratta di una regolamentazione di natura legislativa? Su questo dovrebbe riflettere, innanzi tutto, il Governo che ha ovviamente la capacità di intervenire anche in ordine a questo profilo per correggere eventuali storture.

La inviterei poi ad essere più preciso quando parla di frammentazione e di conflittualità sindacale. Mi farebbe piacere, ad esempio, conoscere il livello e le percentuali di rappresentanza delle organizzazioni sindacali presenti all'interno di Alitalia, sapere quali sono quelle più dialoganti e quelle che, invece, oppongono problemi serissimi anche alla linearità nella conduzione dell'azienda. Ritengo, infatti, che alla politica non possa sfuggire un dato importante, soprattutto in un momento storico particolare come quello che stiamo vivendo in cui, lo dico in maniera molto franca, si stanno addensando fatti inquietanti su alcune organizzazioni sindacali.

Personalmente avrei bisogno di una lettura politica del sistema delle partecipazioni statali, perché la questione Alitalia si pone solo in un secondo momento. Le rivolgo in proposito una domanda specifica: ritiene possibile che alla fine il processo di privatizzazione di Alitalia si determini e si racchiuda in una semplice operazione finanziaria di vendita di spazi, in analogia a quanto avvenuto per altri settori, messi in ginocchio sempre dai *manager*? Penso, ad esempio, al settore della chimica, che l'Italia ha perduto negli anni scorsi e rispetto al quale era stata un punto di

riferimento in Europa e nel mondo. Mi chiedo se si possa correre un rischio del genere e quali meccanismi il Governo ritenga di dover porre in essere per contrastare eventualmente questo tipo di degenerazione.

Mi richiamo, infine, a quanto rilevato dal collega Baldassarri nel suo intervento: abbiamo molti dubbi e perplessità sulla linearità di quanto è accaduto in Borsa nell'ultimo periodo e per questo, Presidente, mi associo alla richiesta di poter ascoltare chi sulla materia potrà darci risposte molto più precise e concrete.

EUFEMI *(UDC)*. Signor Ministro, la ringrazio per la sua presenza qui oggi. Avremmo dovuto vederci il 17 gennaio scorso e invece abbiamo dovuto attendere un altro mese circa per poter avere l'occasione di un incontro. Quella data non era casuale, ma lei non è venuto in Parlamento, preferendo le contestazioni di Torino ad un incontro con i parlamentari su questi temi. Quello stesso giorno si era dimesso *mister* Spinetta, consigliere di amministrazione di Alitalia e due giorni prima, il 15 gennaio, aveva rassegnato le sue dimissioni anche Gabriele Checchia, nominato ambasciatore in Libano.

Il Governo non sa mai nulla di ciò che accade in questo Paese: siamo perciò un po' preoccupati, perché non vorremmo che il caso Alitalia si inserisse nella vicenda oscura delle privatizzazioni, ricordata poco fa dal collega Stracquadanio. Per chi ha vissuto le privatizzazioni degli anni Ottanta e Novanta, naturalmente qualche preoccupazione si pone. Il suo Vice ministro, ad esempio, era uno di coloro che auspicavano la fine delle conglomerate; oggi assistiamo, invece, alla ricostituzione di altre conglomerate con F2i, con Cassa depositi e prestiti e simili. Ho l'impressione che tale impostazione scoraggi o abbia scoraggiato altri buoni imprenditori che avrebbero forse voluto partecipare a tale privatizzazione e che, al contrario, si sono tenuti lontani da soluzioni precostituite.

Non vorrei che avvenisse nel pubblico quanto si è verificato nel privato con Banca Intesa (sant'Intesa!). In occasione di un'audizione di Passera qui in Senato, suscitandone naturalmente l'irritazione, ho affermato che mi sembrava un'operazione protetta. La mia preoccupazione, però, derivava dal fatto che il risultato, rispetto alle proiezioni per il 2009, veniva individuato senza piano industriale: nessuno, infatti, conosce il piano industriale di tale Banca, eppure ha già dato un risultato nel 2005 dell'1,5 per cento in termini di minori costi.

Rispetto al tema oggi in esame si pongono problemi per quanto riguarda il vettore: riteniamo che la compagnia si possa ancora salvare con un *management* bravo, senza vincoli eccessivi, come quelli che sono stati indicati, sul piano occupazionale, perché solo agendo sulla ristrutturazione dei costi e dei fattori si può ottenere qualche risultato.

Il senatore Bonadonna ha richiamato il problema del doppio ruolo dell'ingegner Cimoli, quale amministratore delegato e, al tempo stesso, presidente di Alitalia. Vorremmo sapere se la soluzione adottata rispetto ad una presunta liquidazione sia legata all'ipotesi di un'azione di responsabilità rispetto ai risultati ottenuti: pensiamo anche alla decennale espe-

rienza dell'ingegner Cimoli nelle Ferrovie, del resto da lui stesso gestite al tempo in cui lo Stato ha fatto affluire all'ente 150.000 miliardi.

Aggiungo altre due considerazioni. Signor Ministro, bisogna dare carta bianca, senza condizionamenti, senza vincoli perché la situazione è gravissima: il prestito è stata l'ultima occasione e non si possono configurare ulteriori aiuti di Stato. Rispetto a quanto abbiamo ascoltato non c'è nessuno che possa dare garanzie, soprattutto la maggioranza che la sostiene. C'è, infatti, il problema delle tratte di lungo raggio e quello del rapporto del raggio domestico, richiamato dal senatore Stracquadanio, rispetto al quale esistono rendite di posizione ed è necessario controllare in modo assoluto le tariffe.

Intendo fare un ultimo riferimento alla questione del fondo F2i che, come abbiamo visto, registra una larga partecipazione di fondazioni. Lei, signor Ministro, ha dichiarato guerra alle rendite: vorremmo conoscere allora la sua posizione rispetto alla tassazione delle fondazioni bancarie che hanno già richiesto un trattamento di favore rispetto ai comuni mortali, invocando il 12,5 per cento. Le fondazioni, però, oggi non si occupano soltanto di *no profit*, ma anche di *for profit* e sono ormai diventate una realtà che si colloca al centro del sistema. Il senatore Cantoni ricorderà la foresta pietrificata: si sta ulteriormente pietrificando! A chi rispondono le fondazioni bancarie? Rispondono forse a lei, Ministro, al Paese, al Parlamento? Non rispondono a nessuno. Mi chiedo, dunque, perché non utilizzare, ad esempio, il modello tedesco per la Cassa depositi e prestiti, facendo confluire in essa Poste italiane S.p.A.. Lei ha parlato poco fa di buoni risultati e buoni rendimenti: è allora l'occasione migliore per mettere Cassa depositi e prestiti sul mercato, privatizzandola e ponendo fine al rapporto incestuoso dello Stato imprenditore.

Vorrei tornare, infine, sul problema del F2i. Poco fa lei ha dichiarato, con una punta di astuzia e di malizia, che il problema è stato enfatizzato, ma non certo da noi: sicuramente sono stati i giornali, ma ancor prima è stata la sua presenza e partecipazione a Milano, con una batteria di Vice ministri e di presenze pubbliche, ad enfatizzare un 14 per cento che rappresenta certamente uno *spot* importante rispetto a quella soluzione.

LUSI *(Ulivo)*. Signor Ministro, la ringrazio per la sua esposizione. A differenza di altri colleghi, personalmente ritengo che lei venga in Parlamento quando è chiamato, illustrandoci, giustamente, le linee guida del suo Ministero. Siamo liberi di essere d'accordo o meno, ma questo è ciò che lei fa e lo fa bene.

Resta lo stupore per le affermazioni di alcuni colleghi dell'attuale opposizione, dalle quali sembrerebbe quasi che negli scorsi cinque anni non abbiano governato il Paese. Alcune affermazioni, accogliendo l'invito del presidente Benvenuto a non perdere tempo, evito di ripeterele, anche perché risulteranno dal resoconto stenografico. Vorrei però sottolineare che alcune domande oggi rivolte al Ministro in realtà andavano poste ai Ministri precedenti: non mi sembra proprio che l'attuale Governo possa essere ritenuto responsabile dei problemi oggi sollevati.

Mi soffermo su pochi aspetti. Intanto, signor Ministro, trovo eccellente la precisazione da lei fatta alla fine della sua esposizione sulle questioni, le argomentazioni e i temi relativi alle offerte che saranno presentate dai gruppi nella seconda e terza fase. Lei ha affermato che, in realtà, ciò che lo Stato intende acquistare è un piano industriale, facendo capire che non è il prezzo che conta, ma l'intera dinamica, a 360 gradi, di cosa si vuol fare di questa compagnia. Questa precisazione è stata assolutamente opportuna, perché se noi avessimo notato (ma lei non l'ha detto, lo ripeto) che l'attenzione principale del Governo fosse rivolta sul maggior valore dell'offerta proposta, ci saremmo spaventati di come non si prestasse attenzione ad alcune delle molte altre questioni fondamentali che sono oggi all'attenzione di Alitalia. Mi riferisco, ad esempio, al fatto che si tratta di una compagnia che più vola e più perde; una compagnia che non offre qualità di servizi in proporzione ai costi che chiede agli utenti; una compagnia nel cui ambito sembra ci siano stati scioperi simulati perché non c'era il tempo di procedere alla manutenzione degli aeromobili; una compagnia dove la salvaguardia dell'occupazione sarà senz'altro fondamentale nel piano industriale che verrà proposto alla sua attenzione ma dove dovranno, per forza di cose, essere azzerati gli sprechi, realizzate maggiori sinergie nell'utilizzo del personale delle strutture esistenti, azzerati i retaggi ed i privilegi che in questo segmento di mercato non reggono più alla tensione della concorrenza.

Per quanto riguarda la Cassa depositi e prestiti mi permetto di sottolineare, signor Ministro, che da quanto leggiamo dai giornali si sta procedendo a un rinnovo a tappe di questo consiglio d'amministrazione. Vi è stata dapprima l'indicazione e la nomina del presidente, poi, pochi giorni fa, la nomina di un consigliere da parte delle fondazioni. A noi risultava che il consiglio d'amministrazione scadesse *in toto* ad aprile. Forse sarebbe bene, signor Ministro (e qui più che una domanda le faccio una richiesta specifica, sperando ovviamente che sia da lei assentita), che le linee guida della nuova Cassa depositi e prestiti vengano deliberate, assentite, valutate dal nuovo consiglio d'amministrazione, cioè quando questo organismo avrà visto completato *in toto* il rinnovo dei propri componenti. Non vorrei che, avendo nominato un nuovo Presidente e, da pochi giorni, un nuovo consigliere, entrambi di altissima levatura, ma mancando ancora la definizione dell'intera composizione del consiglio, ci si trovasse nella condizione che le linee guida siano state già decise da questa composizione mista.

Infine, ho capito la sua precisazione su F2i: è vero che si tratta di una partecipazione di minoranza all'interno di questo fondo ma a me sembra di avere intuito, dall'idea guida che sottende alla costituzione di questo fondo, che quando sarà operativo al 100 per cento il Fondo rivestirà una grande importanza. Il fatto che ci sia una partecipazione di minoranza ma che questo fondo apparentemente opererà sulle infrastrutture nazionali tramite l'acquisizione di partecipazioni di minoranza fa di esso – noi speriamo – non certo un nuovo leviatano ma sicuramente una parte importante della filiera, a mio avviso una parte estremamente importante, e sa-

ranno proprio le scelte di questo fondo, che saranno determinate da interessi complessi rappresentati all'interno di esso, a loro volta rilevanti per il sistema Paese. Non sarebbe male che su questo in via preventiva, ancorché non necessariamente propedeutica, queste Commissioni potessero essere messe a conoscenza delle linee guida.

LEGNINI *(Ulivo)*. Vorrei porre solo alcune brevi domande, perché il tempo non mi consente di fare ulteriori considerazioni. Per prima cosa, lei ha detto, signor Ministro, che una delle finalità della cessione di Alitalia è quella di salvaguardare l'identità nazionale della compagnia. Posto che l'identità nazionale non coincide ovviamente con il capitale italiano, attraverso quali strumenti, con quali meccanismi sarà possibile garantire ciò, considerando che su questo punto la pubblica opinione è molto sensibile e comunque il nostro Paese non può permettersi di uscire da un settore così rilevante?

In secondo luogo, lei ha affermato che il criterio di aggiudicazione prevalente sarà quello del piano industriale e c'è naturalmente condivisione su questo punto, ma le perdite accumulate, che sembrerebbe siano superiori a quelle di cui hanno parlato i giornali, e quelle maturande nel 2007 saranno accollate agli acquirenti? E in ogni caso, su chi graveranno tali perdite consistenti?

In terzo luogo, per quanto riguarda la Cassa depositi e prestiti, ho letto in una delle tavole che lei ci ha illustrato che in altri Paesi europei istituti con analoghe finalità esercitano anche l'attività di partecipazione o comunque di capitalizzazione di imprese in settori di rilevante interesse nazionale. Considerando che nella finanziaria è previsto un fondo per la finanza d'impresa che mi sembra molto innovativo, finalizzato a garantire l'accrescimento del limite dimensionale delle imprese italiane, e considerando altresì che la stessa finanziaria prevede una sostanziale dismissione delle partecipazioni e della possibilità di fare partecipazioni da parte di Sviluppo Italia, misura anch'essa condivisibile, non sarebbe il caso di riflettere che, quanto meno per alcuni settori strategici della nostra economia, la Cassa depositi e prestiti possa assumere anche questa missione?

Infine, vorrei aggiungere una sola battuta su ciò che abbiamo ascoltato: il centro destra, lo dico ai colleghi, predica le privatizzazioni, noi le realizziamo e sistematicamente ve ne lamentate; mettetevi d'accordo con voi stessi.

BALDASSARRI *(AN)*. Sono privati troppo amici. È questa la nostra lamentazione.

LUSI *(Ulivo)*. Su questo, senatore Baldassarri, voi siete notoriamente degli esperti.

BALDASSARRI *(AN)*. Sono troppo pochi e troppo amici.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. Ringrazio i senatori. Mi debbo scusare in anticipo perché mi è impossibile riprendere tutti i temi che sono stati sollevati e rispondere in maniera esauriente. Forse mi riserverò, sulla base del resoconto stenografico di quanto è stato detto, di riprendere alcune delle questioni specifiche e magari di inviare una nota di risposta su alcuni punti. Adesso mi limiterò a selezionare un numero relativamente ristretto di questioni.

Molte delle domande del senatore Baldassarri sono state da lui stesso rivolte a chi non era qui presente, cioè alla CONSOB e a Borsa Italiana S.p.A., quindi non penso di rispondere io su questi punti.

Ribadisco – e con questo tocco molte delle domande fatte – che quello di privatizzazione è un processo in cui la precisazione delle condizioni avviene in maniera inevitabilmente graduale. Non sarebbe così se fosse un bene definito e statico, per il quale non ci si propone in primo luogo l'obiettivo del rilancio. Questo obiettivo è un progetto di sviluppo imprenditoriale e tale progetto deve venire dagli aspiranti acquirenti. Se noi ponessimo condizioni rigide prima che il progetto venisse elaborato liberamente dagli aventi interesse, secondo me limiteremmo le stesse prospettive di sviluppo di Alitalia, che, per la qualità dei cinque soggetti che restano nella procedura, in questo momento ci sembrano presentarsi in maniera positiva. Non è vero che si tratti di soggetti privi di esperienza nel settore del trasporto aereo: uno di questi opera in questo campo, un altro è un fondo specializzato nell'acquisto e nella ristrutturazione di compagnie aeree e già oggi ne gestisce più di una intorno al mondo. In più per ognuno di questi soggetti sono ancora possibili aggregazioni ulteriori, quindi anche per soggetti che operano nel trasporto aereo e che attualmente non hanno dichiarato di partecipare all'ipotesi di vendita è possibile rientrare e sarà possibile farlo ancora per una fase della procedura in corso.

Sempre in tema di Alitalia, vorrei soffermarmi brevemente sulla situazione concernente l'amministratore delegato, ingegner Cimoli. Quest'ultimo ha un contratto con l'Alitalia e non è nelle disponibilità dell'azionista dell'azienda rispondere di questo che è un contratto privato. Quello che posso aggiungere al riguardo – e lo hanno dichiarato gli stessi legali dell'ingegner Cimoli – è che il suddetto contratto non prevede specifiche forme di buonuscita e che le voci che sono circolate sono già state smentite dallo stesso legale dell'ingegner Cimoli. Chiesi all'ingegner Cimoli di rimanere in questa fase di passaggio, quando il Governo decise di procedere alla privatizzazione dell'Alitalia, laddove egli avrebbe preferito lasciare il suo incarico, ma in quel momento ritenni che la continuità fosse invece un elemento da privilegiare. Adesso che il consiglio d'amministrazione è decaduto, essendosi ormai ridotto ad un piccolissimo numero di membri, io stesso ho liberato l'ingegner Cimoli da questo impegno e quindi a breve avrà luogo un avvicendamento. Tengo anche a ricordare

il notevole successo, da molti punti di vista, forse addirittura superiore alla stessa attesa, ottenuto a seguito della ricapitalizzazione dell'Alitalia avvenuta sul mercato all'inizio del mandato dell'ingegner Cimoli, successo che fu dovuto in larga misura proprio alla la sua persona. Sotto questo profilo credo sia opportuno svolgere una valutazione complessiva del suo operato in termini più equanimi di quanto oggi non si faccia.

Mi è stato chiesto se una quota dell'Alitalia resterà in mano al Tesoro. Ebbene, si tratta di una ipotesi che non escludiamo, ma che neanche poniamo come *conditio sine qua non,* e che ci riserviamo di valutare nel corso della procedura, posto che riteniamo che questo elemento rientri tra quelli sui quali le decisioni dovranno essere prese in seguito. Non ci sfugge l'enorme valore anche simbolico del mantenimento di una presenza e quindi non siamo assolutamente indifferenti a questo aspetto; nello stesso tempo abbiamo detto con chiarezza che quello che lo Stato cede è il controllo dell'Alitalia e su questo punto non debbono esserci equivoci o incertezze. Ribadisco comunque che si tratta di una di quelle questioni che si dovranno chiarire nel corso ulteriore della procedura.

Quanto all'occupazione, ripeto quello che ho detto all'inizio del mio intervento e cioè che la garanzia dei livelli occupazionali viene dalla qualità del piano industriale. È evidente che quella dell'occupazione rappresenta una questione di notevole importanza e per noi di grande valore, ma è altrettanto chiaro che non c'è nessuna garanzia per l'occupazione in una azienda che non sia vitale; quindi, noi dovremo valutare la credibilità ed ancora una volta la solidità del piano industriale per poterci pronunciare più direttamente su questo punto.

Tra i temi affrontati dagli intervenuti vi è quello delle reti. Si tratta di un tema di carattere generale, nel senso che ci sono molti campi dei servizi pubblici – questo vale per l'energia, per le ferrovie – nei quali oggi vi è una rete e in epoche recenti si è reso anche possibile che attraverso quella stessa rete diversi produttori di servizi potessero raggiungere gli utenti. Si tratta di una questione di cui si è a lungo discusso a Bruxelles ed in sede comunitaria è prevalsa, ad esempio in materia di distribuzione del gas, la tesi dell'opportunità di una separazione societaria e non quella di una separazione proprietaria. È evidente che ci sono possibili conflitti di interesse quando uno di coloro che offrono servizi sulla rete è anche proprietario della rete stessa; diventa pertanto necessario garantire che la concorrenza e l'accesso alla rete siano liberi se si vuole che il beneficio della concorrenza vada agli utenti. Come è noto, recentemente si è posto questo problema e ricordo che nella legge finanziaria non c'è una norma che stabilisca un termine a partire dal momento in cui il Governo emanerà un suo provvedimento sulla questione del gas. Stiamo lavorando su tale questione e tornerò volentieri ad illustrare gli orientamenti del Governo quando questi saranno decisi. Per il momento non c'è una linea ancora stabilita perché si tratta di valutare il più oggettivamente possibile costi

e benefici di ciascuna delle soluzioni percorribili. Voglio solo aggiungere che separare sul piano della proprietà non significa necessariamente privatizzare. Quindi la privatizzazione è una scelta che può essere compiuta o meno; se c'è privatizzazione della rete è evidente che, trattandosi di un bene pubblico, si rendono necessarie salvaguardie particolari in termini di regolamentazione e quant'altro; tuttavia, ribadisco che la separazione proprietaria non è sinonimo di privatizzazione della rete.

Quanto alla Cassa depositi e prestiti ritengo che la vocazione fondamentale di questo soggetto non sia quella di diventare una *holding* di partecipazioni, ma quella che si pone all'origine stessa della Cassa e cioè il finanziamento di enti pubblici e di investimenti nel campo del settore pubblico. Le circostanze che hanno portato la Cassa ad essere detentrice di partecipazioni sono abbastanza particolari. Penso che chi ha il timore o la speranza che la Cassa ridiventi una *holding* di partecipazione, risuscitando un passato in cui lo Stato era largamente detentore di partecipazioni e di attività imprenditoriali svolte in proprio, immagina qualcosa che non è nelle prospettive della Cassa medesima.

Sempre per quanto riguarda la Cassa depositi e prestiti segnalo che non c'è stato un processo di rinnovo a tappe del relativo consiglio d'amministrazione. È vero che il presidente è stato rinnovato nel mese di dicembre e che uno dei consiglieri di espressione delle fondazioni è cambiato, tuttavia queste nomine non fanno parte di un piano. Il rinnovo del consiglio d'amministrazione avverrà infatti in maniera completa alla scadenza prevista e quello sarà anche il momento in cui le future linee strategiche della Cassa saranno definite e in tal senso stiamo lavorando proprio per rimanere nei termini previsti.

Concludo qui, scusandomi per non aver risposto a tutti i senatori intervenuti e riservandomi di passare in rassegna le domande ancora inevase onde far pervenire le risposte in un momento successivo.

PRESIDENTE. Ringrazio in primo luogo il Ministro sia per la presenza odierna, sia per la cortesia e la disponibilità, dimostrate intervenendo presso la 6ª Commissione ogni volta che vi è stata una richiesta in tal senso e questo se ricordo bene si è verificato per ben tre volte.

PADOA-SCHIOPPA, *ministro dell'economia e delle finanze*. In questo momento seguo il ritmo di tre audizioni parlamentari alla settimana, ma sono pronto ad intensificarlo.

PRESIDENTE. La ringrazio anche per le ulteriori specificazioni e le risposte alle questioni poste da alcuni colleghi che vorrà cortesemente farci pervenire.

Quanto alla proposta avanzata dal senatore Baldassarri di audire la CONSOB e la Borsa Italiana S.p.A, sottolineo l'esigenza che essa sia sottoposta a ulteriore valutazione. Ricordo che la richiesta di audire il Mini-

stro dell'economia e delle finanze per altro era stata avanzata anche da alcuni colleghi membri della Commissione finanze, nell'ambito della quale però non sono emerse sollecitazioni circa la necessità di audire anche la CONSOB e la Borsa Italiana S.p.A.. In tal senso tuttavia non vi sono obiezioni di principio e quindi valuteremo come dare seguito alla richiesta avanzata dal senatore Baldassarri e fatta propria anche da altri colleghi.

In conclusione, saluto e ringrazio il Ministro anche a nome del qui presente presidente Morando e dichiaro conclusa l'audizione odierna.

I lavori terminano alle ore 16,10.

ALLEGATO

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

INDICE GRAFICI

GRAFICO 1: VALORE DI BORSA DI ALITALIA

GRAFICO 2: QUOTAZIONE E VOLUME DEGLI SCAMBI DEL TITOLO ALITALIA

GRAFICO 3: QUOTAZIONE DEL TITOLO ALITALIA CONTRO INDICE MIBTEL

GRAFICO 4: VALORE DELLE AZIONI ALITALIA, DI AIR FRANCE E DI LUFTHANSA

GRAFICO 5: RICCHEZZA CREATA O DISTRUTTA

TABELLA: PLUSVALENZE REALIZZABILI DA UN INDIVIDUO CHE ANTICIPASSE SEMPRE "LA MOSSA GIUSTA"

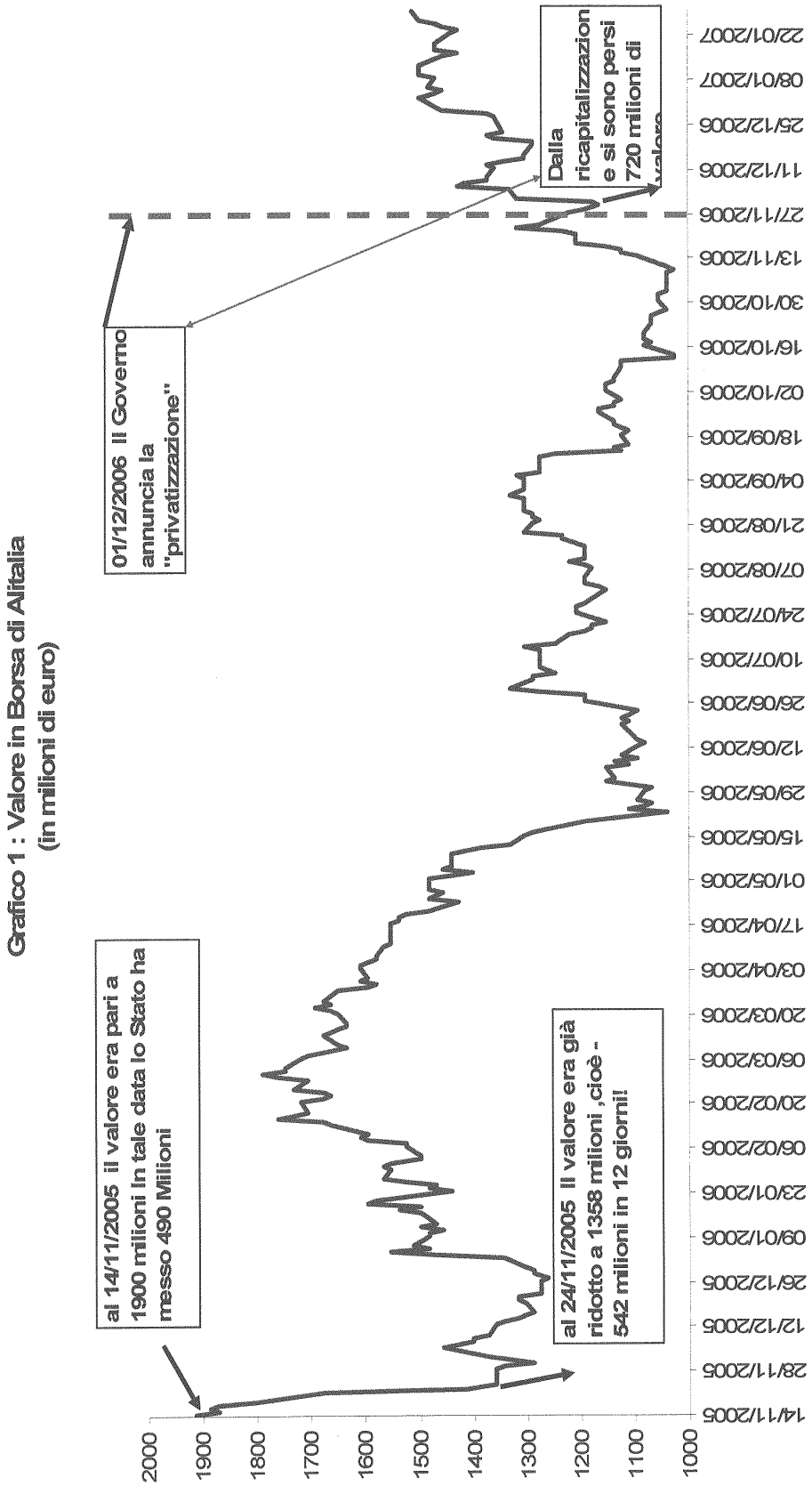


Grafico 1 : Valore in Borsa di Alitalia
(in milioni di euro)
al 14/11/2005 il valore era pari a 1900 milioni in tale data lo Stato ha messo 490 Milioni
01/12/2006 Il Governo annuncia la "privatizzazione"
al 24/11/2005 Il valore era già ridotto a 1358 milioni ,cioè - 542 milioni in 12 giorni!
Dalla ricapitalizzazion e si sono persi 720 milioni di valore
2000
1900
1800
1700
1600
1500
1400
1300
1200
1100
1000
14/11/2005
28/11/2005
12/12/2005
26/12/2005
09/01/2006
23/01/2006
06/02/2006
20/02/2006
06/03/2006
20/03/2006
03/04/2006
17/04/2006
01/05/2006
15/05/2006
29/05/2006
12/06/2006
26/06/2006
10/07/2006
24/07/2006
07/08/2006
21/08/2006
04/09/2006
18/09/2006
02/10/2006
16/10/2006
30/10/2006
13/11/2006
27/11/2006
11/12/2006
25/12/2006
08/01/2007
22/01/2007

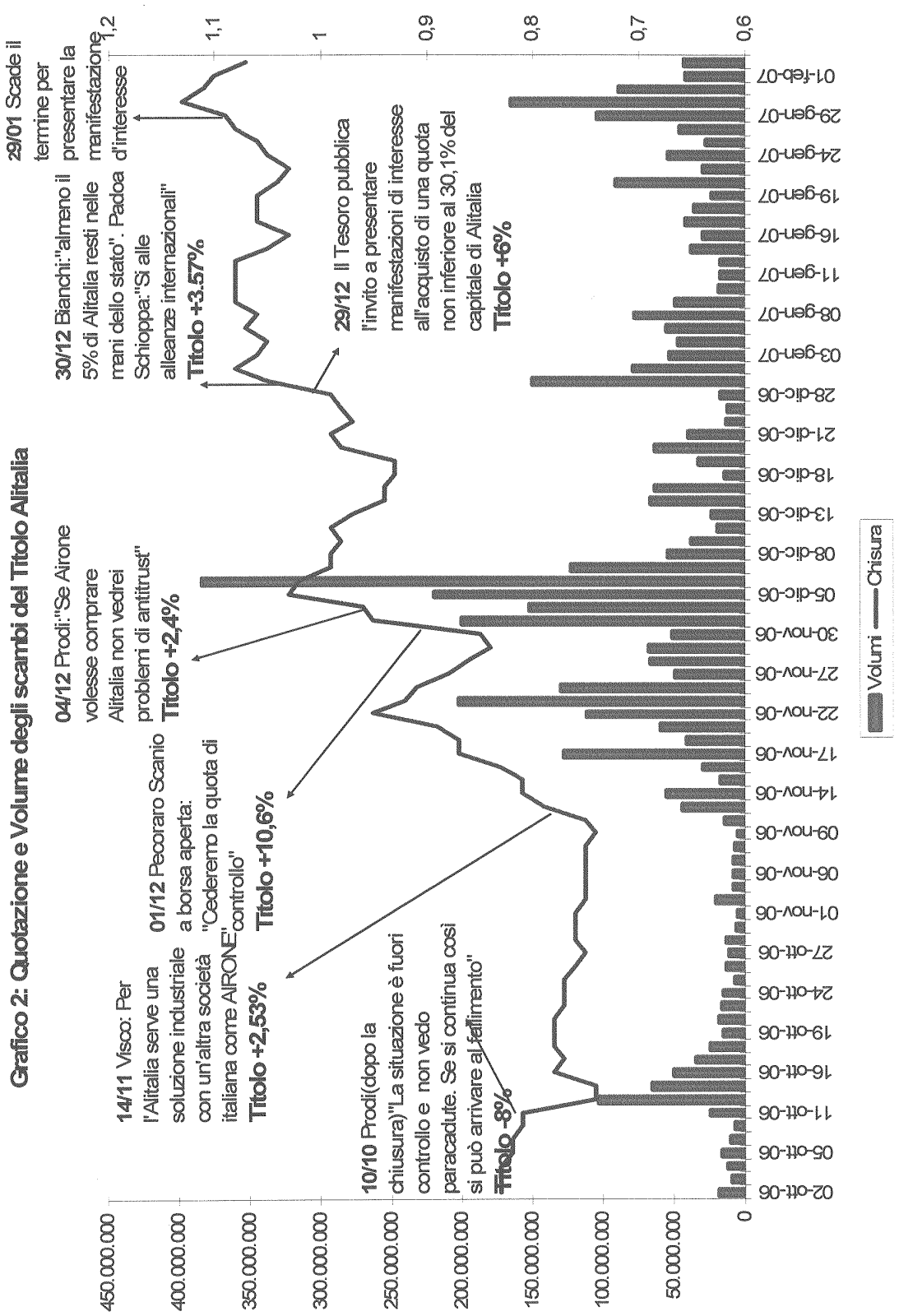


Grafico 2: Quotazione e Volume degli scambi del Titolo Alitalia
14/11 Visco: Per l'Alitalia serve una soluzione industriale con un'altra società italiana come AIRONE"
Titolo +2,53%
01/12 Pecoraro Scanio a borsa aperta: "Cederemo la quota di controllo"
Titolo +10,6%
04/12 Prodi:"Se Airone volesse comprare Alitalia non vedrei problemi di antitrust"
Titolo +2,4%
10/10 Prodi(dopo la chiusura)"La situazione è fuori controllo e non vedo paracadute. Se si continua così si può arrivare al fallimento"
Titolo -8%
30/12 Bianchi:"almeno il 5% di Alitalia resti nelle mani dello stato". Padoa Schioppa:"Si alle alleanze internazionali"
Titolo +3.57%
29/12 Il Tesoro pubblica l'invito a presentare manifestazioni di interesse all'acquisto di una quota non inferiore al 30,1% del capitale di Alitalia
Titolo +6%
29/01 Scade il termine per presentare la manifestazione d'interesse
450.000.000
400.000.000
350.000.000
300.000.000
250.000.000
200.000.000
150.000.000
100.000.000
50.000.000
0
1,2
1,1
1
0,9
0,8
0,7
0,6
02-ott-06
05-ott-06
11-ott-06
16-ott-06
19-ott-06
24-ott-06
27-ott-06
01-nov-06
06-nov-06
09-nov-06
14-nov-06
17-nov-06
22-nov-06
27-nov-06
30-nov-06
05-dic-06
08-dic-06
13-dic-06
18-dic-06
21-dic-06
28-dic-06
03-gen-07
08-gen-07
11-gen-07
16-gen-07
19-gen-07
24-gen-07
29-gen-07
01-feb-07
Volumi
Chiusura

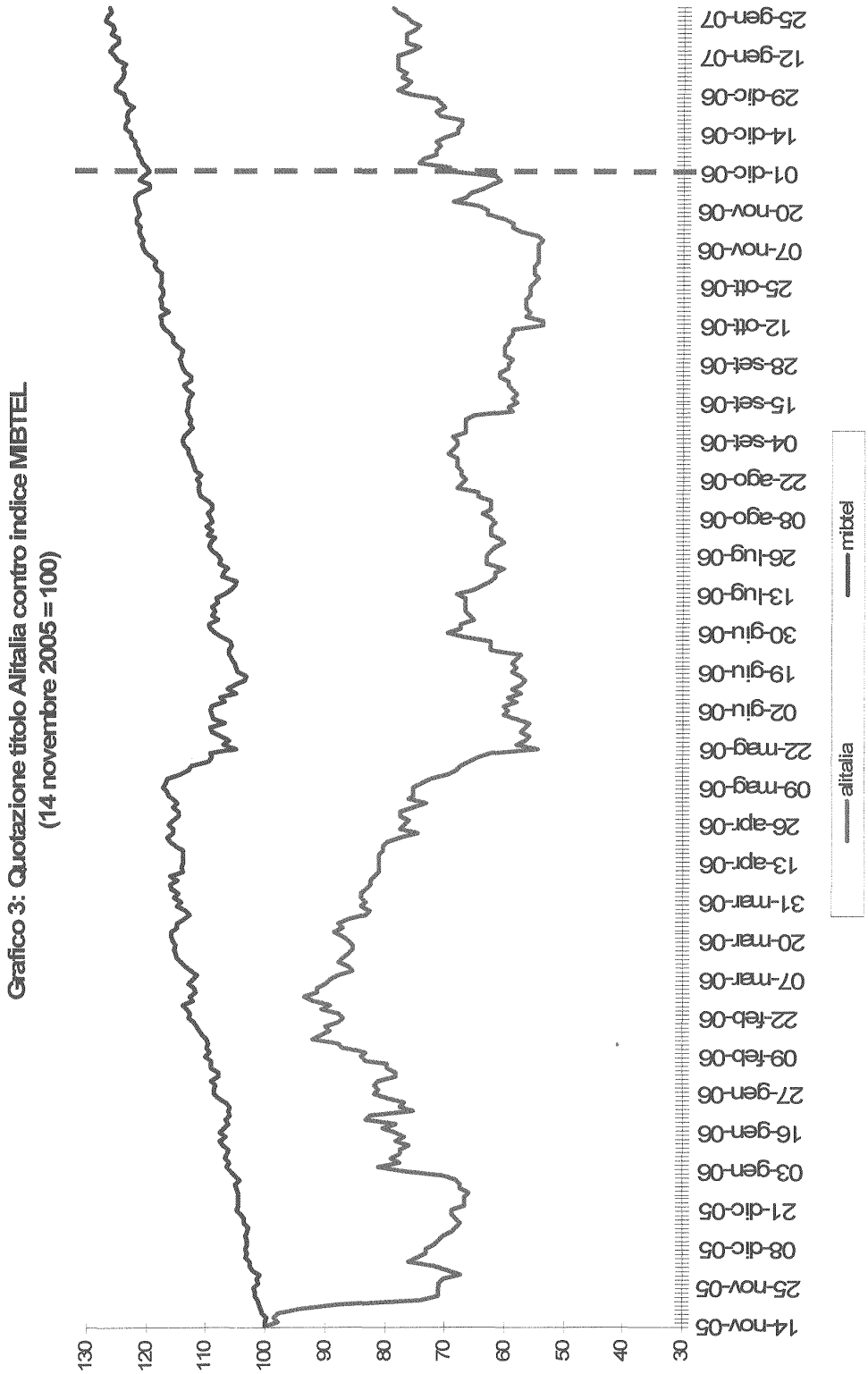


Grafico 3: Quotazione titolo Alitalia contro indice MIBTEL
(14 novembre 2005 = 100)
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
14-nov-05
25-nov-05
08-dic-05
21-dic-05
03-gen-06
16-gen-06
27-gen-06
09-feb-06
22-feb-06
07-mar-06
20-mar-06
31-mar-06
13-apr-06
26-apr-06
09-mag-06
22-mag-06
02-giu-06
19-giu-06
30-giu-06
13-lug-06
26-lug-06
08-ago-06
22-ago-06
04-set-06
15-set-06
28-set-06
12-ott-06
25-ott-06
07-nov-06
20-nov-06
01-dic-06
14-dic-06
29-dic-06
12-gen-07
25-gen-07
alitalia
mibtel

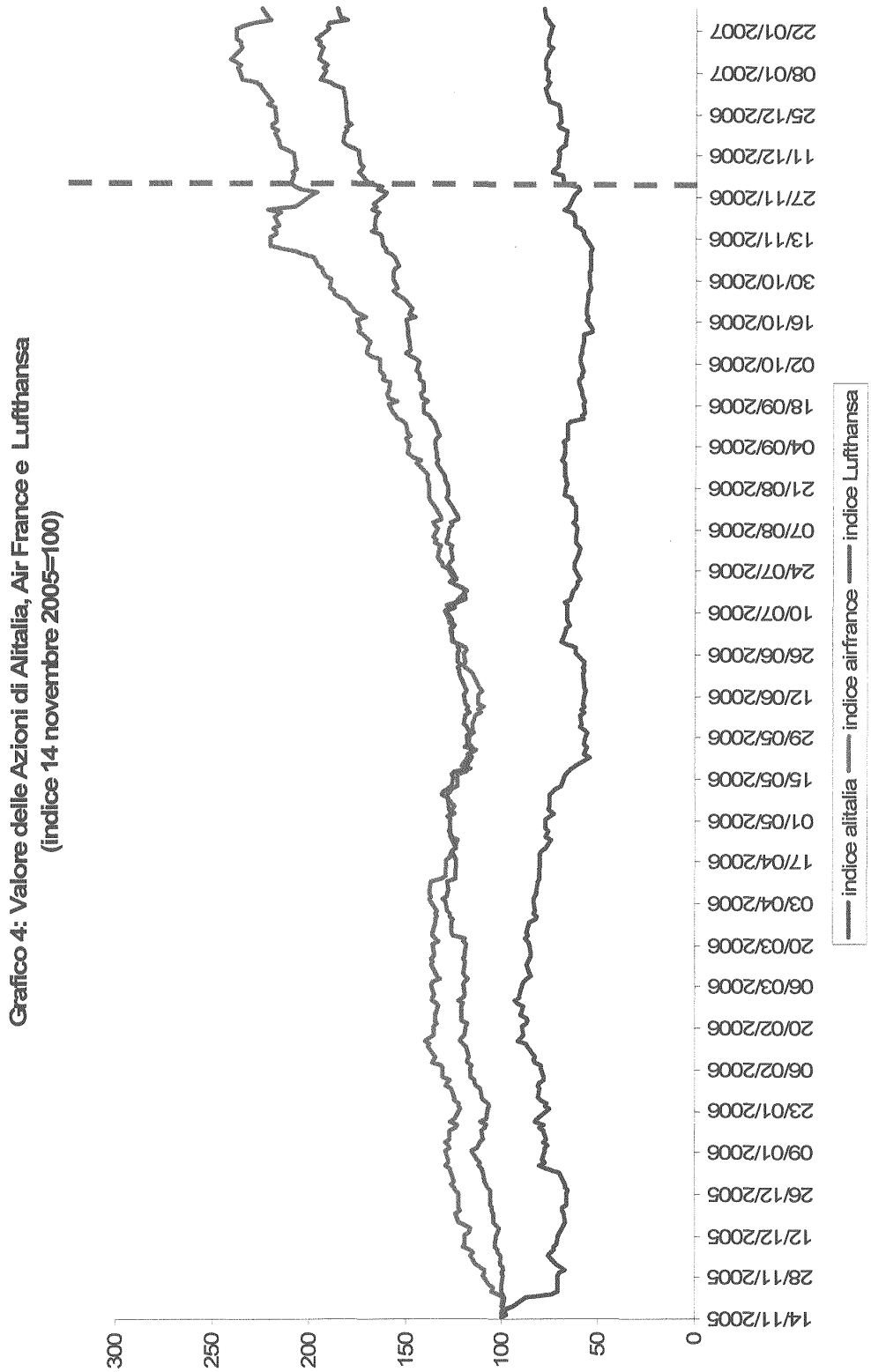


Grafico 4: Valore delle Azioni di Alitalia, Air France e Lufthansa
(indice 14 novembre 2005=100)
300
250
200
150
100
50
0
14/11/2005
28/11/2005
12/12/2005
26/12/2005
09/01/2006
23/01/2006
06/02/2006
20/02/2006
06/03/2006
20/03/2006
03/04/2006
17/04/2006
01/05/2006
15/05/2006
29/05/2006
12/06/2006
26/06/2006
10/07/2006
24/07/2006
07/08/2006
21/08/2006
04/09/2006
18/09/2006
02/10/2006
16/10/2006
30/10/2006
13/11/2006
27/11/2006
11/12/2006
25/12/2006
08/01/2007
22/01/2007
indice alitalia
indice airfrance
indice Lufthansa

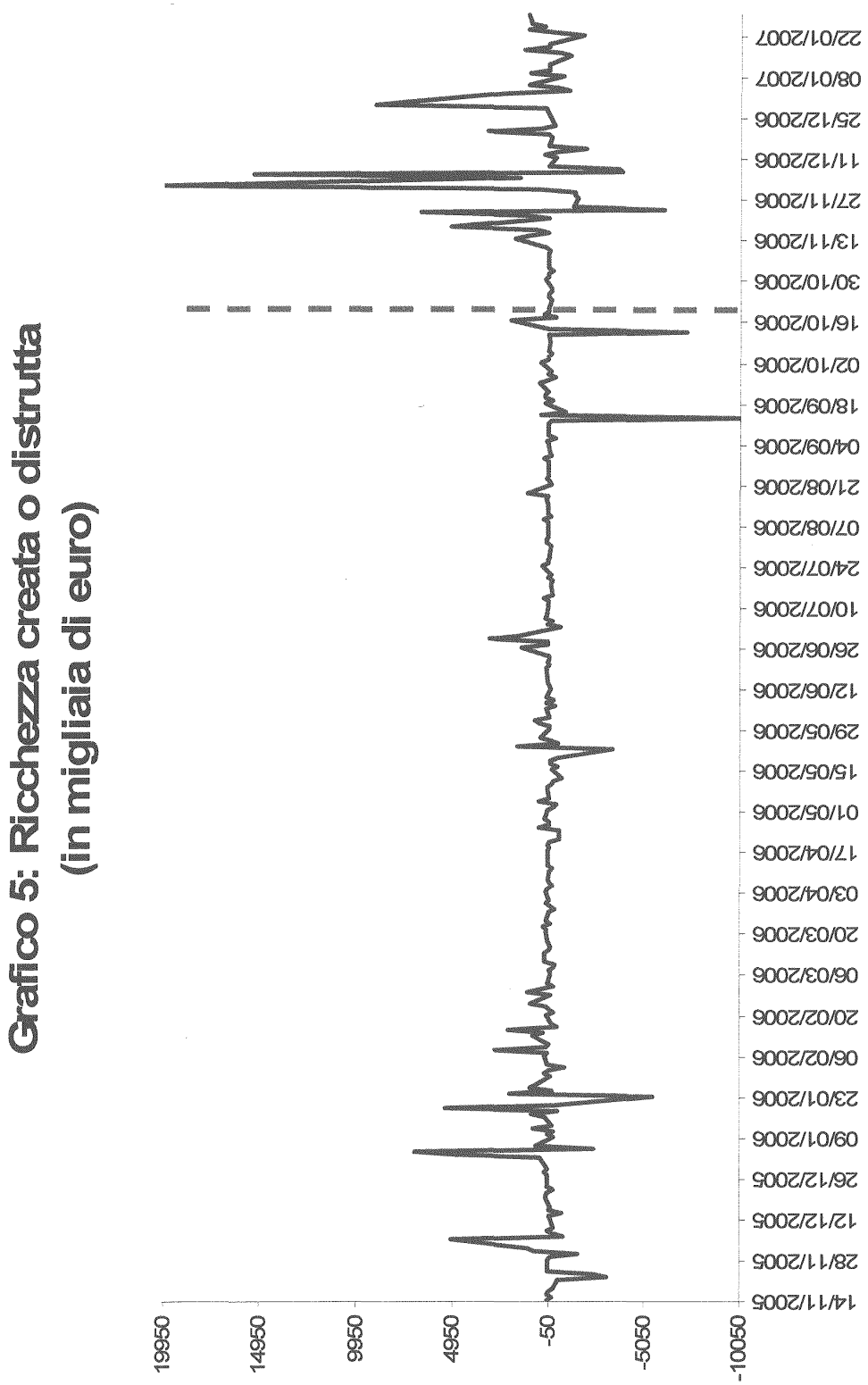


Grafico 5: Ricchezza creata o distrutta
(in migliaia di euro)
19950
14950
9950
4950
-50
-5050
-10050
14/11/2005
28/11/2005
12/12/2005
26/12/2005
09/01/2006
23/01/2006
06/02/2006
20/02/2006
06/03/2006
20/03/2006
03/04/2006
17/04/2006
01/05/2006
15/05/2006
29/05/2006
12/06/2006
26/06/2006
10/07/2006
24/07/2006
07/08/2006
21/08/2006
04/09/2006
18/09/2006
02/10/2006
16/10/2006
30/10/2006
13/11/2006
27/11/2006
11/12/2006
25/12/2006
08/01/2007
22/01/2007

TAVOLA 1

Plusvalenze realizzabili da un individuo che anticipasse sempre "la mossa giusta"

comprando le azioni appena prima dell'apprezzamento e vendendole appena prima del deprezzamento

(milioni di euro)

				Guadagno		Tempo
periodo 14/11/2005-02/02/2007	234					
periodo 14/11/2005-01/12/2006	146	62 %	(in circa 12 mesi e mezzo)	5 %	(mensile)	86 %
periodo 01/12/2006-02/02/2007	88	38 %	(in circa 2 mesi)	19 %	(mensile)	14 %

Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato

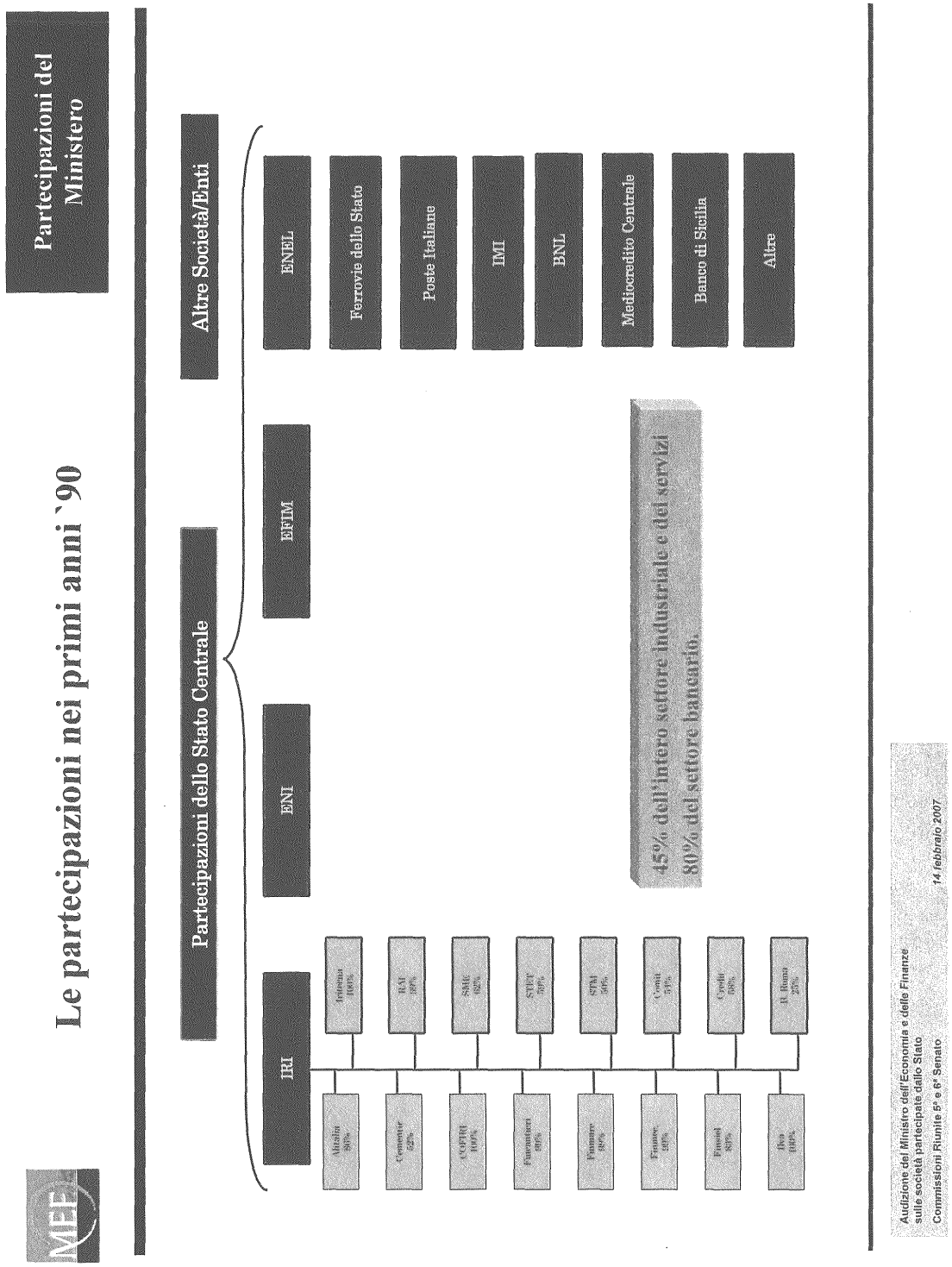
Documentazione consegnata dal ministro dell'economia e delle finanze Padoa-Schioppa

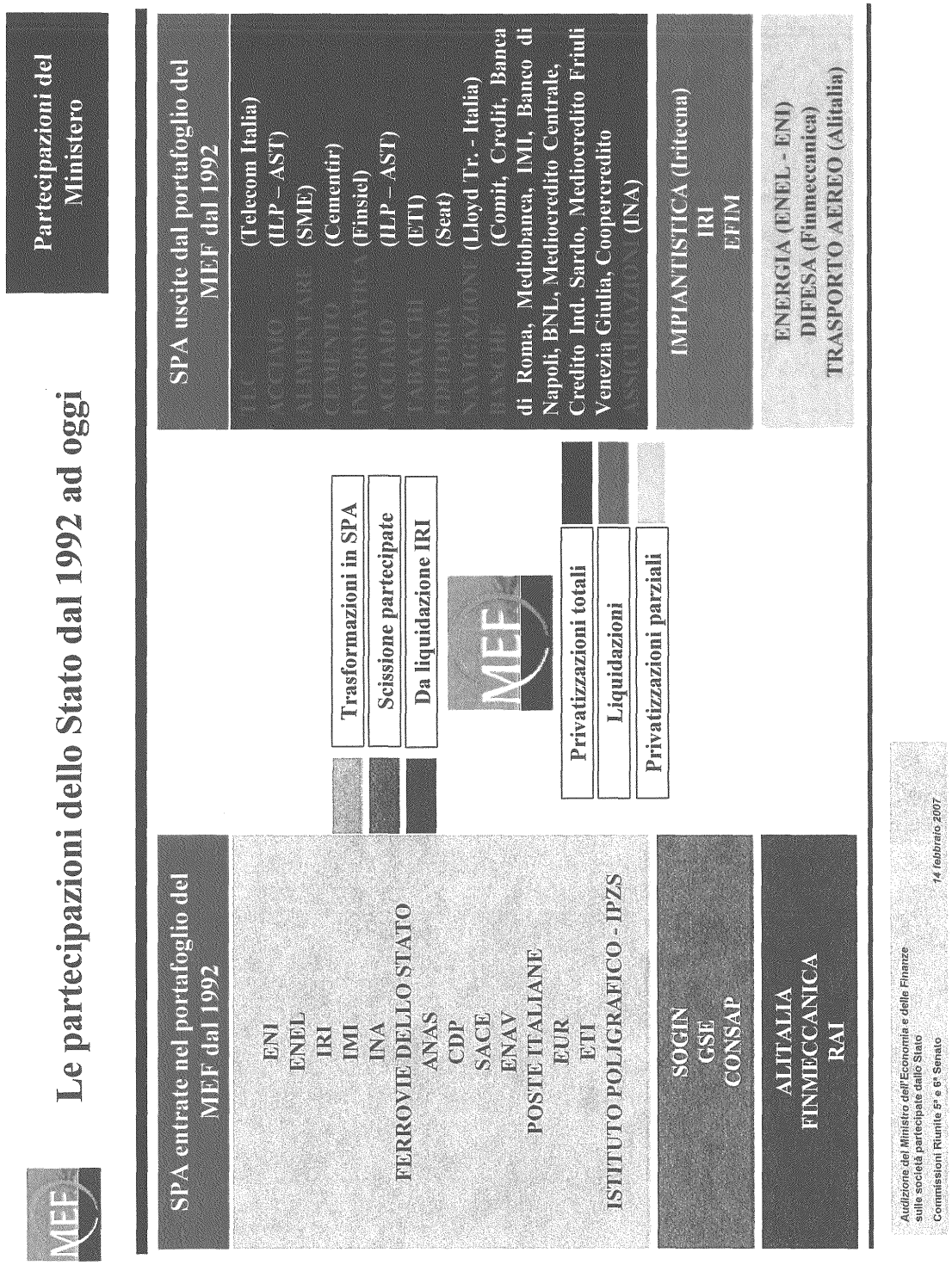
Roma, 14 febbraio 2007

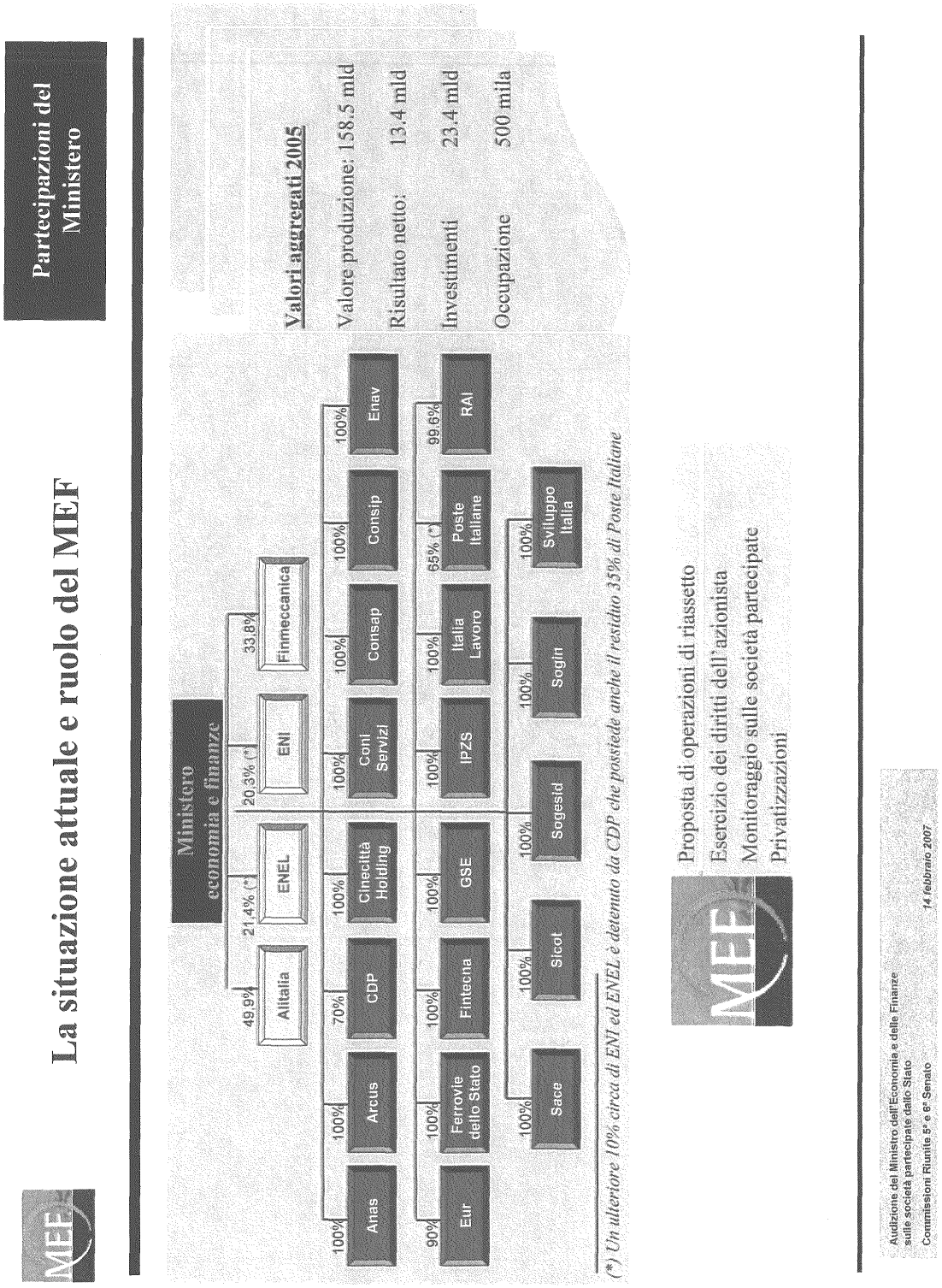
Sommario

Sommario

- Le società partecipate dal Ministero dell'economia
- La situazione di Alitalia e il processo di privatizzazione
- La Cassa Depositi e Prestiti a oggi


Partecipazioni del Ministero
Le partecipazioni nei primi anni `90
Altre Società/Enti
Partecipazioni dello Stato Centrale
ENEL
Ferrovie dello Stato
Poste Italiane
IMI
BNL
Mediocredito Centrale
Banco di Sicilia
Altre
EFIM
ENI
IRI
45% dell'intero settore industriale e dei servizi
80% del settore bancario.
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007


MEF
Le partecipazioni dello Stato dal 1992 ad oggi
Partecipazioni del Ministero
SPA entrate nel portafoglio del MEF dal 1992
ENI
ENEL
IRI
IMI
INA
FERROVIE DELLO STATO
ANAS
CDP
SACE
ENAV
POSTE ITALIANE
EUR
ETI
ISTITUTO POLIGRAFICO - IPZS
SOGIN
GSE
CONSAP
ALITALIA
FINMECCANICA
RAI
Trasformazioni in SPA
Scissione partecipate
Da liquidazione IRI
MEF
Privatizzazioni totali
Liquidazioni
Privatizzazioni parziali
SPA uscite dal portafoglio del MEF dal 1992
(Telecom Italia)
(ILP – AST)
(SME)
(Cementir)
(Finstel)
(ILP – AST)
(ETI)
(Seat)
(Lloyd Tr. - Italia)
(Comit, Credit, Banca di Roma, Mediobanca, IMI, Banco di Napoli, BNL, Mediocredito Centrale, Credito Ind. Sardo, Mediocredito Friuli Venezia Giulia, Cooperecredito
(INA)
IMPIANTISTICA (Iritecna)
IRI
EFIM
ENERGIA (ENEL - ENI)
DIFESA (Finmeccanica)
TRASPORTO AEREO (Alitalia)
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007


Partecipazioni del Ministero
La situazione attuale e ruolo del MEF
Ministero economia e finanze
Anas 100%
Eur 90%
Arcus 100%
Ferrovie dello Stato 100%
CDP 70%
Fintecna 100%
Alitalia 49,9%
Sace 100%
Sicoit 100%
ENEL 21,4% (*)
Cinecittà Holding 100%
GSE 100%
Sogesid 100%
ENI 20,3% (*)
Coni Servizi 100%
IPZS 100%
Soglin 100%
Finmeccanica 33,8%
Consap 100%
Italia Lavoro 100%
Consip 100%
Poste Italiane 65% (*)
Sviluppo Italia 100%
Enav 100%
RAI 99,6%
(*) Un ulteriore 10% circa di ENI ed ENEL è detenuto da CDP che possiede anche il residuo 35% di Poste Italiane
Valori aggregati 2005
Valore produzione: 158,5 mld
Risultato netto: 13,4 mld
Investimenti 23,4 mld
Occupazione 500 mila
MEF
Proposta di operazioni di riassetto
Esercizio dei diritti dell'azionista
Monitoraggio sulle società partecipate
Privatizzazioni
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

MEF

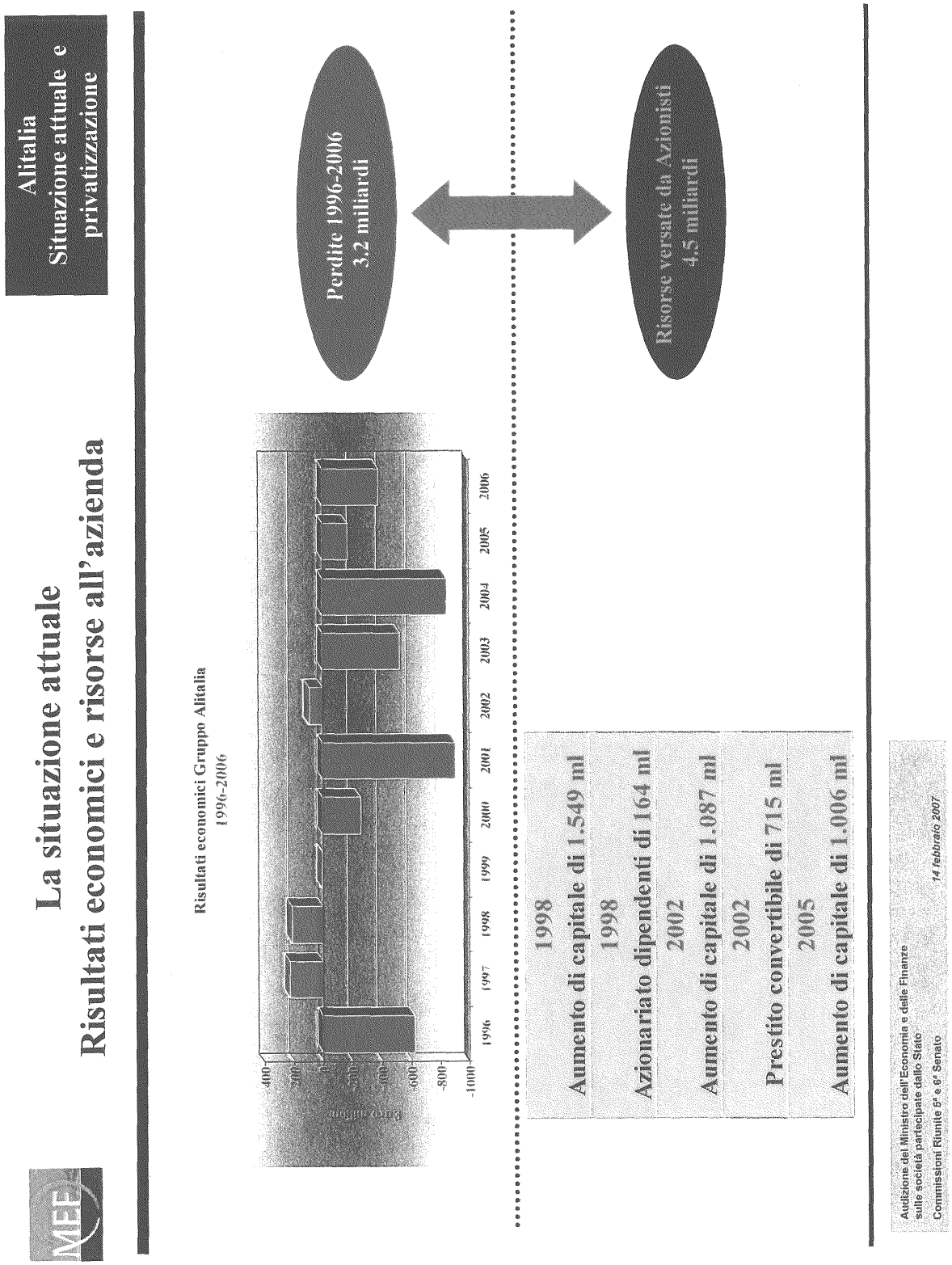
Partecipazioni del Ministero

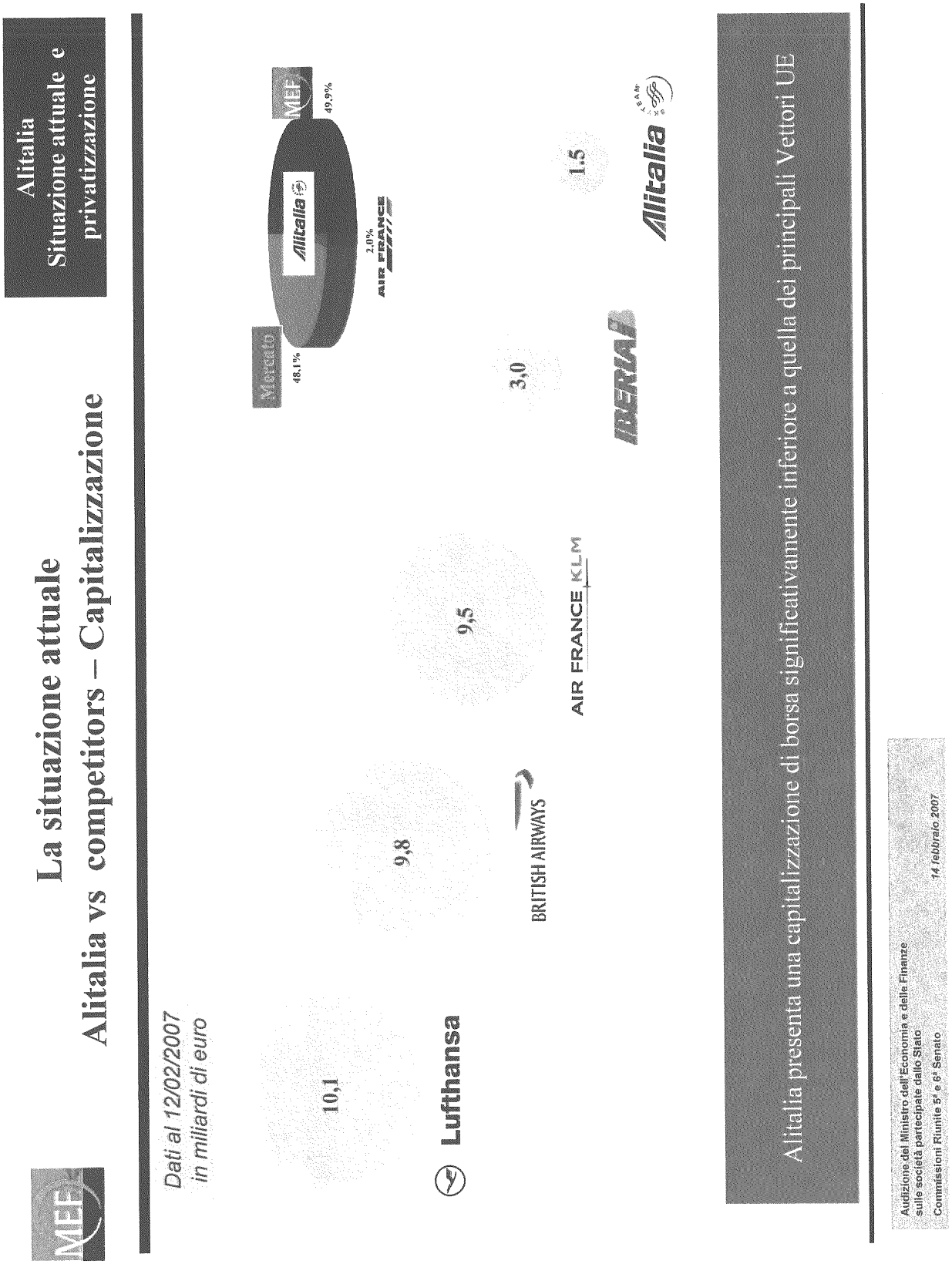
SpA dello Stato oggi

Caratteristiche della presenza pubblica	Società (esempi)	Finalità / prospettive per lo Stato
Attività prevalentemente pubblicistiche	GSE, Consap, Consip, 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, Finmeccanica	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 sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

- Le società partecipate dal Ministero dell'economia
- La situazione di Alitalia e il processo di privatizzazione
- La Cassa Depositi e Prestiti a oggi


Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione
La situazione attuale
Risultati economici e risorse all'azienda
Risultati economici Gruppo Alitalia
1996-2006
Euro milioni
400
200
0
-200
-400
-600
-800
-1000
1996
1997
1998
1999
2000
2001
2002
2003
2004
2005
2006
Perdite 1996-2006
3.2 miliardi
Risorse versate da Azionisti
4.5 miliardi
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
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007


Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione
La situazione attuale
Alitalia vs competitors – Capitalizzazione
Dati al 12/02/2007
in miliardi di euro
10,1
Lufthansa
9,8
BRITISH AIRWAYS
9,5
AIR FRANCE KLM
3,0
IBERIA
1,5
Alitalia
Mercato
48,1%
Alitalia
MEF
49,9%
2,0%
AIR FRANCE
Alitalia presenta una capitalizzazione di borsa significativamente inferiore a quella dei principali Vettori UE
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

MEF

Il caso Alitalia in prospettiva

Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione

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 aero
- 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 pervasiva della **politica**
- Frammentazione e conflittualità **sindacale**

Il Governo

- ✓ **ha deciso di vendere perché ha giudicato che ormai l'Alitalia debba essere gestita pienamente come un'impresa, con criteri interamente imprenditoriali**
- ✓ **ha formulato condizioni di vendita in grado di coinvolgere soggetti interessati a sviluppare, con un piano industriale adeguato, le sorti dell'impresa**

MEF

La privatizzazione di Alitalia
L'interesse nazionale

Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione

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)

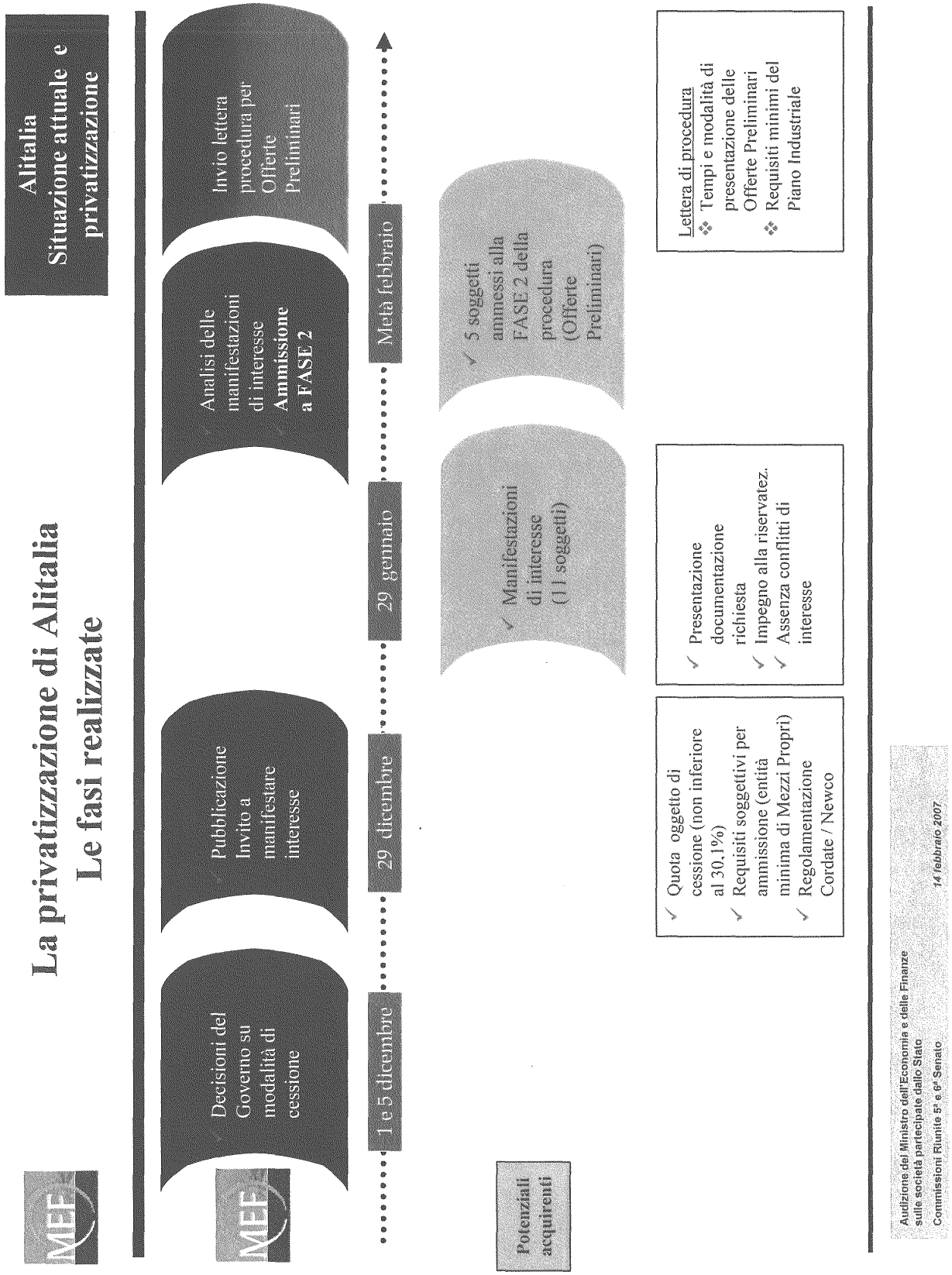
- Una forte "Compagnia di bandiera" è desiderabile anche in un mercato concorrenziale
- "Compagnia di bandiera" e proprietà pubblica sono cose diverse
- Interesse pubblico (o nazionale) non coincide con controllo pubblico del capitale
- Alitalia non è solo una realtà industriale, è componente essenziale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

MEF

Status della procedura ad oggi

Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione

- Il 29 gennaio 2007, termine previsto nell'Invito (c.d. "Bando") pubblicato lo scorso 29 dicembre, sono state ricevute 11 manifestazioni di interesse.
- Il Ministero, con il supporto dei propri advisor, ha verificato la corrispondenza delle manifestazioni di interesse ai requisiti richiesti nell'Invito
- A conclusione di tale analisi, il Ministero, acquisito il parere del Comitato Privatizzazione ha deliberato di ammettere alla fase successiva della procedura:
  - AP Holding S.p.a.
  - Management & Capitali S.p.a. - Cerberus European Investments, LLC - ELQ Investors, Ltd - Lefinalc S.p.a.
  - MatlinPatterson Global Advisers, LLC
  - Texas Pacific Group Europe, LLP
  - Unicredit Banca Mobiliare S.p.a.
- Successivamente alla ricezione di un impegno alla riservatezza debitamente sottoscritto dai soggetti ammessi, il Ministero invierà agli stessi una lettera di procedura con la quale si comunicano contenuto e modalità di presentazione al Ministero delle offerte preliminari non vincolanti. Il termine per la presentazione di tali Offerte è previsto per la prima metà del prossimo mese di aprile.

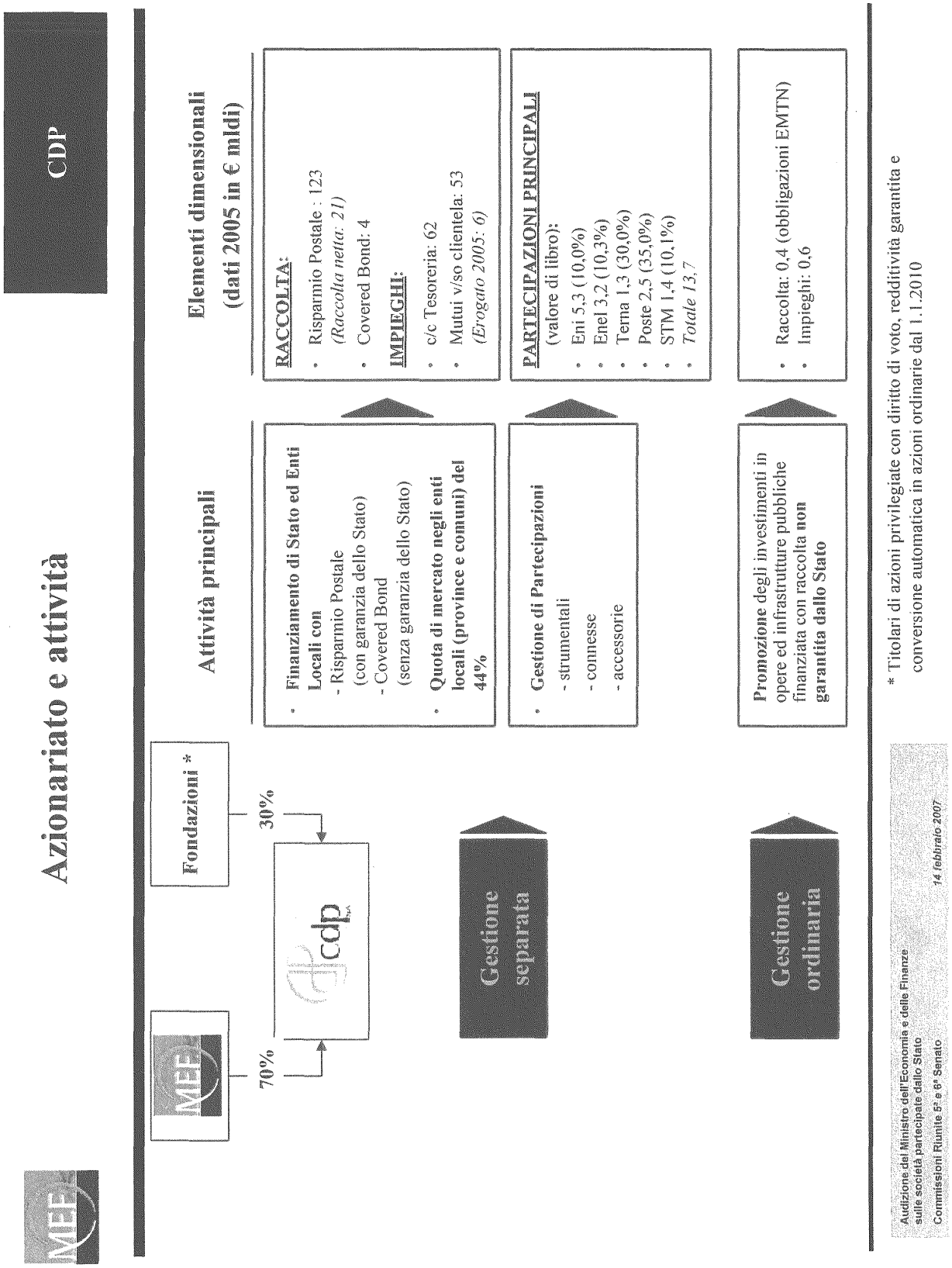

Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione
La privatizzazione di Alitalia
Le fasi realizzate
Decisioni del Governo su modalità di cessione
Pubblicazione Invito a manifestare interesse
Analisi delle manifestazioni di interesse Ammissione a FASE 2
Invio lettera procedura per Offerte Preliminari
1 e 5 dicembre
29 dicembre
29 gennaio
Metà febbraio
Potenziali acquirenti
Manifestazioni di interesse (11 soggetti)
5 soggetti ammessi alla FASE 2 della procedura (Offerte Preliminari)
Quota oggetto di cessione (non inferiore al 30,1%)
Requisiti soggettivi per ammissione (entità minima di Mezzi Propri)
Regolamentazione Cordate / Newco
Presentazione documentazione richiesta
Impegno alla riservatez.
Assenza conflitti di interesse
Lettera di procedura
Tempi e modalità di presentazione delle Offerte Preliminari
Requisiti minimi del Piano Industriale
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

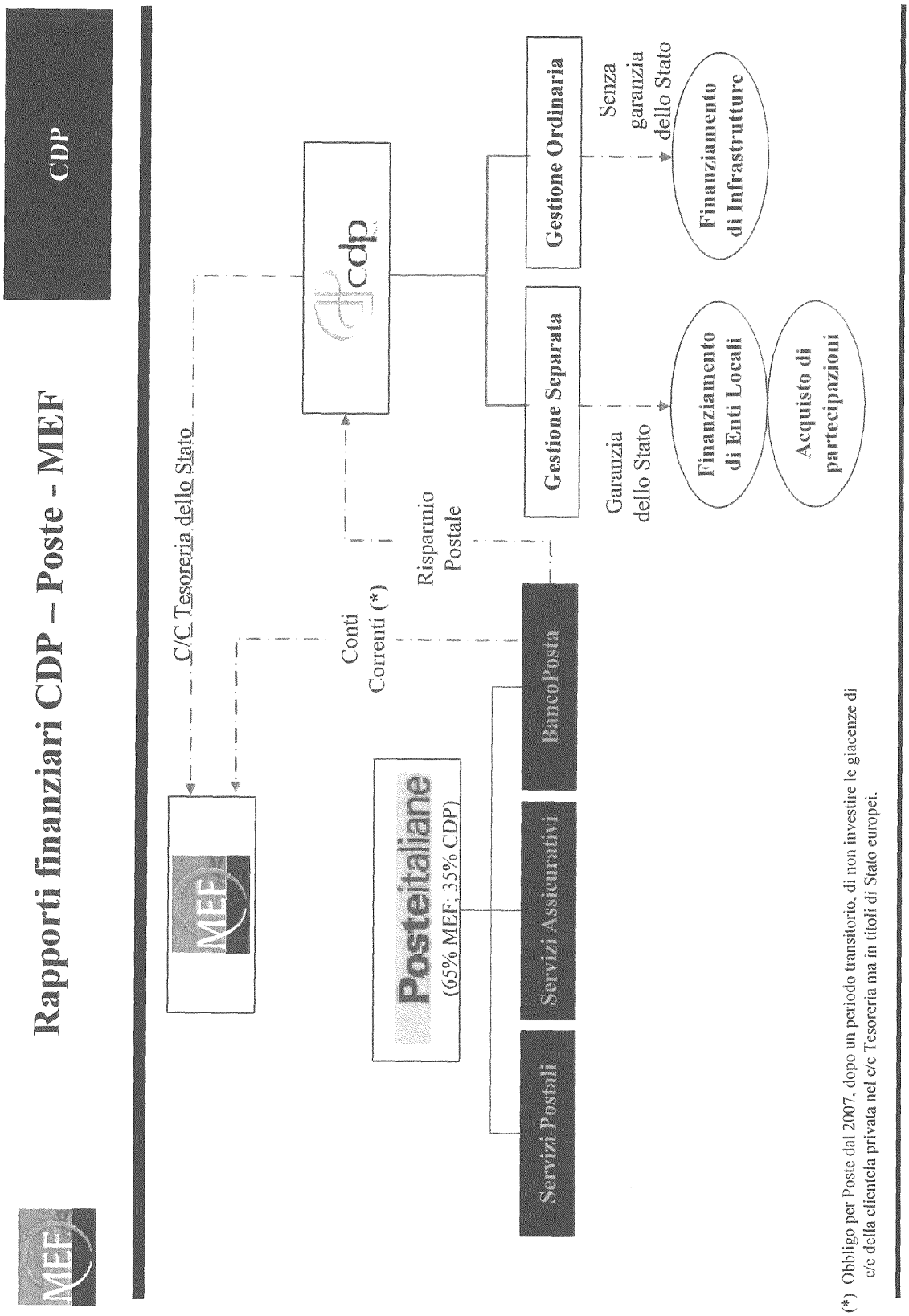
La privatizzazione di Alitalia
Le fasi da realizzare e tempistica indicativa

Alitalia
Situazione attuale e privatizzazione

FASI	ADEMPIMENTO
FASE 2 (9/10 settimane) **da metà febbraio a metà aprile 2007**	Invio ai soggetti ammessi comunicazione ammissione a FASE 2 – Ricezione impegno riservatezza
	Invio ai soggetti ammessi lettera di procedura FASE 2 con Infomemo e istruzioni Piano Industriale
	Assemblea Alitalia nomina nuovo Consiglio di Amministrazione
	Termine presentazione Offerte Preliminari (eventuali aggregazioni anche di nuovi soggetti)
	Analisi/Valutazione delle Offerte Preliminari e **delibera di ammissione alla FASE 3**
FASE 3 (9/10 settimane) **da metà aprile a metà giugno 2007**	Svolgimento due diligence
	Invio ai soggetti ammessi lettera di procedura FASE 3 (allegato schema contratto da accettare in Offerta Vincolante)
	Termine presentazione Offerte Vincolanti (Prezzo – Piano Industriale – Accettazione Contratto)
	Analisi Offerte Vincolanti e **aggiudicazione Procedura** con stipula del Contratto
	Trasferimento azioni/obbligazioni e pagamento prezzo a seguito nulla osta Antitrust

- Le società partecipate dal Ministero dell'economia
- La situazione di Alitalia e il processo di privatizzazione
- La Cassa Depositi e Prestiti a oggi


MEF
CDP
Azionariato e attività
Fondazioni *
MEF
70%
30%
cdp
Attività principali
Elementi dimensionali
(dati 2005 in € mldi)
Finanziamento di Stato ed Enti Locali con
- Risparmio Postale
(con garanzia dello Stato)
- Covered Bond
(senza garanzia dello Stato)
Quota di mercato negli enti locali (province e comuni) del 44%
RACCOLTA:
Risparmio Postale : 123
(Raccolta netta: 21)
Covered Bond: 4
IMPIEGHI:
c/c Tesoreria: 62
Mutui v/so clientela: 53
(Erogato 2005: 6)
Gestione separata
Gestione di Partecipazioni
- strumentali
- connesse
- accessorie
PARTECIPAZIONI PRINCIPALI
(valore di libro):
Eni 5,3 (10,0%)
Enel 3,2 (10,3%)
Terna 1,3 (30,0%)
Poste 2,5 (35,0%)
STM 1,4 (10,1%)
Totale 13,7
Promozione degli investimenti in opere ed infrastrutture pubbliche finanziata con raccolta non garantita dallo Stato
Raccolta: 0,4 (obbligazioni EMTN)
Impieghi: 0,6
Gestione ordinaria
* Titolari di azioni privilegiate con diritto di voto, redditività garantita e conversione automatica in azioni ordinarie dal 1.1.2010
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007


Rapporti finanziari CDP – Poste - MEF
CDP
MEF
C/C Tesoreria dello Stato
cdp
Conti Correnti (*)
Risparmio Postale
Posteitaliane
(65% MEF; 35% CDP)
Servizi Postali
Servizi Assicurativi
BancoPosta
Gestione Ordinaria
Gestione Separata
Senza garanzia dello Stato
Garanzia dello Stato
Finanziamento di Infrastrutture
Finanziamento di Enti Locali
Acquisto di partecipazioni
(*) Obbligo per Poste dal 2007, dopo un periodo transitorio, di non investire le giacenze di c/c della clientela privata nel c/c Tesoreria ma in titoli di Stato europei.
Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

Risultati economico-finanziari

CDP

	€ mld	2004	2005
STATO PATRIMONIALE	c/c Tesoreria	39	62
	Mutui Enti	50	53
	Mutui Infrastrutture	0	1
	Partecipazioni	13	14
	Altre attività	6	8
	Totale Attivo	**108**	**138**
	Risp. Postale	100	123
	Altre passività	4	10
	PN	4	5
	Totale Passivo	**108**	**138**
CONTO ECONOMICO	**Margine di interesse**	**1,76**	**1,70**
	Commissioni a Poste	(0,68)	(0,67)
	Dividendi	0,21	0,92
	Margine di intermediazione	**1,29**	**1,95**
	Oneri di gestione	(0,06)	(0,09)
	Acc.ti f.do rischi bancari	(0,55)	(0,55)
	Imposte	(0,39)	(0,38)
	Risultato Netto	**0,29**	**0,93**

- **Impieghi** prevalentemente in finanziamenti ad enti ed allo Stato, in minor misura in partecipazioni
- **Raccolta** quasi esclusivamente rappresentata da **risparmio postale**
- **Conto economico** in utile, sostenuto da **buona redditività** ed **elevati dividendi da partecipazioni**
- Partecipazioni valutate al valore di libro con **plusvalenze implicite di € 6,5 mldi**
- **Organico** di 426 risorse nel 2005

Le Casse in Europa – Confronto con CDP

	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA (CDP)
Possesso azionario	• 70% Stato e 30% Fondazioni	• 80% Stato e 20% Laender (Divieto distribuzione dividendi)	• 100% Stato	• 100% Stato (Obiettivo di equil. Finanziario)
Attività di finanziamento ed altre	• Stato (Gestione Separata) • Enti Locali (Gestione Separata) • Opere pubbliche (Gestione Ordinaria)	• PMI (anche attraverso partecipazione al capitale) • Settori definiti • Finanziamento all'Export • Cartolarizzazioni a favore di istituti bancari • Consulenza e servizi vari	• Infrastrutture • Progetti di sviluppo locale • Edilizia sociale (finanziati da fondi garantiti) • Partecipazione in capitale di rischio Società operanti in settori di interesse • Microcredito	• PMI • Settori prioritari • Infrastrutture • Grandi progetti all'estero parte-cipati d imprese spagnole
Modalità di raccolta	• Risparmio postale, distribuito attraverso Poste (Gestione se-parata) • Emittente primario (Gestione ordinaria e Gestione separata)	• Emittente primario	• Gestisce fondi pensione • Prodotti di risparmio distribuiti tramite canale postale e bancario • Emittente primario	• Emittente primario
Garanzia dello Stato	• Solo sul debito della Gestione separata (risparmio postale ed eventuali emissioni)	• Su tutti i debiti (esclusa la raccolta per il finanziamento all'export dal 2008)	• Garantiti i fondi di risparmio (oggetto di bilancio separato non consolidato)	• Su tutti i debiti
Modalità di finanziamento	• Diretta	• Indiretta (attraverso Istituti bancari, circa 2/3 degli im-pieghi totali nel 2005) e di-retta anche con operatori pri-vati (finanza di progetto)	• Diretta (anche nella forma di equity e Public Private Parternship)	• Diretta
Partecipazioni • Strumentali al *core business*	• Fondo Galaxy • Fondo F2i • Poste Italiane	• Fondo Galaxy • Società per la raccolta in US • Promozione in paesi in via di sviluppo	• Fondo Galaxy • CNP (37%, Assicurazioni), Transdev e Egis (Trasporto e infrastrutture), SNI e Icade (immobiliare), CdC Enterprises (finanziario), Caisse Nationale des Caisses d'Épargne, Dexia (7%, Finanz. Sett. pubblico) • Partecipazione in numerose società quotate	• Fondo EURO-ICO 100% • Società di partecipazione temporanea nel capitale di rischio delle PMI
• Non strumentali	• Eni, Enel, Terna, STM	• Deutsche Telekom (17,4%), Deutsche Post (42%)		

MEF

Progetti recenti

CDP

Lancio nuovi prodotti

- Nella **Gestione Separata,** strutturazione di **prodotti con caratteristiche di flessibilità** maggiori rispetto al Prestito Ordinario, per adeguarsi alle esigenze della clientela e fronteggiare la concorrenza del mercato

Sviluppo nuove forme di raccolta

- Emissioni di **Covered Bond** nell'ambito della Gestione Separata
- Emissione di **EMTN** nell'ambito della Gestione Ordinaria

Partecipazione a fondi infrastrutture

- Partecipazione al **fondo Galaxy**, fondo europeo di private equity creato da CdC e KfW nel 2001 per l'investimento in progetti relativi alle infrastrutture nel settore dei trasporti
- Partecipazione di minoranza al **fondo infrastrutture F2i**, un fondo di investimento che, con criteri privatistici, investirà prevalentemente nelle infrastrutture nazionali, tramite l'acquisizione di partecipazioni di controllo e di minoranza

MEF

CDP

Riflessione sulla mission futura

Finanziamento enti locali

- **Possibile ripensamento del mantenimento,** in capo ad una società controllata dallo Stato, **della funzione di finanziamento agli enti locali secondo criteri di uniformità delle condizioni di accesso.**

Attività promozionale per lo sviluppo

- **Possibile ampliamento** delle aree di intervento e degli strumenti di CDP, in linea con le maggiori casse europee, **con particolare focalizzazione sullo sviluppo infrastrutturale**

Legame con Poste Italiane

- **Da valutare un rafforzamento** del legame con BancoPosta

Audizione del Ministro dell'Economia e delle Finanze
sulle società partecipate dallo Stato
Commissioni Riunite 5ª e 6ª Senato
14 febbraio 2007

INTEGRAZIONE DELL'INTERVENTO DEL SENATORE BALDASSARRI

Sintesi

Per valutare la vicenda Alitalia occorre separare nettamente due aspetti.

Il primo riguarda ciò che è avvenuto negli ultimi due mesi, tra dichiarazioni più o meno ufficiali e saltimbanchi in borsa del titolo.

Il secondo è invece il problema vero, cioè il rilancio strategico e la cosiddetta privatizzazione della compagnia Alitalia.

Sul primo aspetto (vedi grafico 1) va subito ricordato che il valore dell'Alitalia in Borsa, pari a circa 1.900 milioni di euro al momento della ricapitalizzazione del 14 novembre 2005 (costata allo Stato 490 milioni di euro) si era ridotto di più di 500 milioni già 12 giorni dopo tale ricapitalizzazione, facendo quindi finire il denaro pubblico nelle tasche di chi ha speculato su questo titolo.

Il 1º dicembre 2006 il Governo Prodi ha annunciato l'intenzione di privatizzare.

In quel momento l'Alitalia valeva in Borsa circa 1.180 milioni, il 40% in meno (ovvero 720 milioni) rispetto ad un anno prima.

Da quel momento, come era prevedibile, sono cominciate le «montagne russe».

È evidente (vedi grafico 2) che ad ogni minimo annuncio, presa di posizione o dichiarazione di un Ministro piuttosto che di un altro esponente del governo o della maggioranza, il titolo ha oscillato in modo vistoso.

Ad ogni modo però il titolo Alitalia ha mostrato un andamento sempre peggiore rispetto all'indice medio Mibtel (vedi grafico 3) e di molto peggiore rispetto ad Air France e a Lufthansa (vedi grafico 4).

Palese inoltre è l'influenza di dichiarazioni avventate o autorevoli di membri del Governo sulla ricchezza creata e distrutta (vedi grafico 5).

A questo punto si può valutare il potenziale speculativo che si è aperto in questo periodo. Si immagini un operatore in grado di vendere sempre le azioni al momento dei picchi alti e di comprarle sempre nei momenti dei ribassi. Ebbene, il guadagno potenziale di questi speculatori, nel titolo Alitalia, si può valutare in più di 230 milioni di euro (vedi tabella 1). Ciò che più deve far riflettere è che di questi 230 milioni di euro 146 sarebbero stati realizzabili prima dell'annuncio dell'intenzione di privatizzare e circa 90 negli ultimi due mesi. Ne consegue quindi che nel periodo precedente all'annuncio il guadagno potenziale massimo di uno spe-

culatore sarebbe stato di circa il 5% al mese, mentre negli ultimi 2 mesi sfiora il 20% al mese!

È evidente pertanto lo spazio enorme che si è aperto negli ultimi due mesi alla speculazione, se non all'*insider trading* o all'aggiotaggio.

Per questa ragione avevo chiesto alle Commissioni Bilancio e Finanze del Senato, in data 9 dicembre scorso, un'audizione urgente del Ministro dell'Economia e delle Finanze, del Presidente di Consob e del Presidente di Borsa Italiana Spa.

Al Presidente Consob avrei chiesto se abbia già aperto o intenda aprire un'indagine su tale titolo.

Al Presidente di Borsa Italiana Spa avrei chiesto un'informazione più precisa. Poiché infatti i dati quotidiani sulle quantità scambiate e sul prezzo del titolo sono conoscibili da tutti, sarebbe interessante sapere da Borsa Italiana Spa:

a) se ci siano stati singoli operatori che hanno scambiato quantità ingenti di questo titolo nel suo periodo di maggiore volatilità, considerando ancora una volta che buona parte di questa volatilità è stata indotta dal governo che detiene la quota di controllo della compagnia;

b) a quali soggetti fossero riferiti tali quantità di titoli;

c) se invece, al contrario, l'andamento del titolo fosse stato determinato da un numero molto elevato di operatori con quantità relativamente modeste di acquisto o di vendita di ogni operazione.

In queste condizioni appare paradossale la discussione circa la «sola» superliquidazione dell'amministratore delegato e presidente dell'Alitalia ed è anche paradossale fare dell'amministratore delegato l'unico capro espiatorio del caso.

Viste le preformances in bilancio ed in borsa della compagnia, si dovrebbero più correttamente discutere le retribuzioni già acquisite da qualcuno se non le rivalse per responsabilità di qualcun altro.

Peraltro, caso analogo si presentò poco più di due anni fa per l'uscita dell'allora amministratore delegato e presidente dalla holding FSI.

Circa il secondo aspetto, appare necessario separare l'oggetto, ovvero il rilancio strategico, dai soggetti che dovrebbero subentrare allo Stato come azionisti.

Ed è chiaro che sul soggetto si dovrà valutare, non solo la solidità e la solvibilità finanziaria ma anche se, come e quanto abbia intenzione di investire denaro proprio o invece di utilizzare denaro prestato da banche o istituzioni o quant'altro. In questo ultimo caso infatti rischieremmo di avere una «miniTelecom2 ... ma non la vendetta bensì la riperdita»!!!

Il governo ha invece operato all'opposto di un soggetto razionale facendo un bando di gara anomalo nel quale prima si chiede ai soggetti una dichiarazione di interesse nell'acquisto di Alitalia «così com'è» (con garanzie occupazionali) etc. e solo in un secondo momento presterà il proprio interesse all'analisi di un piano industriale. Considerazioni analoghe valgono per le vicende che hanno interessato la Cassa Depositi e Prestiti. Il governo Prodi ha tentato, in questo caso, di trasformare la Cassa Depo-

siti e Prestiti in una holding «irizzata» partecipata da fondazioni alla quale sarebbe spettato gestire monopoli naturali come le reti e, secondo il piano iniziale, la rete fissa e tutto il resto di Telecom.

Ora, l'idea di un fondo infrastrutture partecipato da privati di per sé non è una cattiva idea, ed è anzi un passo in avanti in quel dibattito che pretendeva di risolvere i fallimenti del mercato con i fallimenti dello Stato che si sono poi rilevate ben più dannosi e nocivi per i contribuenti e la collettività, anche se molto remunerative per qualcuno. Ma si deve considerare che in questo caso i privati non agiscono con soldi privati ma con soldi della collettività ovvero pubblici.

In secondo luogo questi privati con soldi pubblici sono in numero ristretto e preciso. In terzo luogo, il socio Stato, attraverso la Cassa Depositi e Prestiti, mantiene una forte quota pubblica garantendo di fatto gli altri soci.

Il risultato evidente di questo operato non è una dispersione del potere pubblico nelle mani dei risparmiatori e degli investitori, non è un recupero di quell'efficienza della quale il settore pubblico non era capace a causa dei costi clientelari e della tentazione di ripianare le perdite con il denaro dei contribuenti, ma è una nuova e forte concentrazione di potere nelle mani del Governo centrale, per di più senza una Autorità di controllo dotata di sufficienti mezzi di prevenzione e repressione degli abusi di mercato.

€ 2,72