



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

COMMISSIONI RIUNITE

5^a (Programmazione economica, bilancio) e 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL MINISTRO PER I RAPPORTI
CON IL PARLAMENTO VITO SUI PIÙ RECENTI SVILUPPI
DELLA VICENDA ALITALIA

4^a seduta: martedì 5 agosto 2008

Presidenza del presidente della 8^a Commissione GRILLO

I N D I C E**Comunicazioni del ministro per i rapporti con il Parlamento Vito
sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia**

* PRESIDENTE	<i>Pag. 3, 6, 11 e passim</i>
* CICOLANI (PdL)	9
FILIPPI Marco (PD)	7
LUSI (PD)	12, 13
MORANDO (PD)	6, 12, 13
MURA (LNP)	11
PASSONI (PD)	12
* PEDICA (IdV)	9
* QUAGLIARIELLO (PdL)	8
VITO, ministro per i rapporti con il Parla- mento	3, 11

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: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Interviene il ministro per i rapporti con il Parlamento Vito.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del ministro per i rapporti con il Parlamento Vito sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del ministro per i rapporti con il Parlamento Vito sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

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

Ringrazio innanzitutto il Ministro per aver accolto l'invito a riferire sulle vicende della società Alitalia. Ringrazio altresì tutti i senatori presenti, soprattutto in considerazione del fatto che tale seduta si tiene alla vigilia della pausa estiva.

Cedo quindi la parola al ministro Vito.

VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*. Ringrazio i Presidenti delle Commissioni 5^a e 8^a qui riunite ed i senatori presenti. Desidero anzitutto chiarire che era dovere del Governo rispondere alla richiesta di intervento fatta a più riprese da questo ramo del Parlamento.

Prima di entrare nel merito della vicenda oggetto dell'audizione odierna, vorrei svolgere una riflessione su alcuni profili di carattere generale, che assumono tuttavia in questa fase particolare delicatezza. Non v'è dubbio che la crisi della nostra compagnia di bandiera abbia radici profonde e lontane nel tempo. Per troppo tempo i sintomi di un peggioramento della situazione sono stati trascurati, nella speranza che le spontanee dinamiche del mercato del trasporto aereo potessero, da sole, curare i mali della società. Tale speranza si è evidentemente rivelata infondata.

Al punto in cui siamo giunti, la questione Alitalia richiede uno sforzo congiunto di tutte le energie del Paese – le forze politiche, le istituzioni, nazionali e locali, le organizzazioni dei lavoratori, le imprese – per raggiungere un obiettivo che diventa ogni giorno più difficile. In questa prospettiva credo che, pur nel normale svolgersi della dialettica politica e parlamentare, debba prevalere la consapevolezza che il recupero di efficienze e di competitività dell'azienda rappresenta un interesse nazionale di rile-

vanza strategica, rispetto al quale sarebbe irresponsabile ridurre il confronto ad una sterile contrapposizione fra maggioranza ed opposizione.

Per tali motivi, appare opportuno che il Parlamento venga costantemente informato sull'evoluzione della vicenda. Si tratta di un'esigenza pienamente avvertita dal Governo, il quale tornerà a riferire al Parlamento il 10 settembre, quando il ministro Tremonti renderà le proprie comunicazioni alle competenti Commissioni.

Naturalmente, però, tale interesse prioritario deve essere adeguatamente coniugato con le evidenti esigenze connesse allo svolgimento di una trattativa che appare di estrema delicatezza.

L'evoluzione della vicenda relativa alla privatizzazione di Alitalia è ampiamente nota. Ne sono testimonianza l'attenzione che i *media*, i commentatori e il mondo politico hanno dato all'evoluzione della crisi di Alitalia e ai tentativi di risposta che nel tempo si è cercato di dare.

Numerosi sono stati nel recente passato gli interventi in sede parlamentare dei Ministri dell'economia e delle finanze. Da ultimo l'audizione, presso le Commissioni trasporti e bilancio riunite e congiunte di Camera e Senato, del ministro Tremonti lo scorso 25 giugno, tenutasi pochi giorni prima dell'assemblea della società che ha approvato il bilancio al 31 dicembre 2007 – che ha evidenziato perdite per 495 milioni di euro – e ha reintegrato il consiglio di amministrazione della società a seguito delle intervenute dimissioni di due amministratori.

In tale occasione, si era fatto rinvio alle precedenti audizioni in merito alla ricostruzione storica della vicenda. Faccio altrettanto, limitandomi a ricordare che la privatizzazione di Alitalia ha avuto avvio nel dicembre 2006, mediante una procedura competitiva chiusasi senza offerte vincolanti nel luglio dell'anno successivo.

Da allora, con la guida della società affidata al dottor Prato, Alitalia ha avviato in via autonoma la ricerca di un *partner* industriale. L'offerta vincolante presentata da Air France nel marzo scorso, poche settimane dopo è venuta meno, per il mancato verificarsi di alcune condizioni sospensive poste all'accordo tra i due vettori, *in primis* l'accordo da parte delle organizzazioni sindacali sul piano industriale proposto dalla compagnia franco-olandese.

Allo stato attuale, quindi, l'interesse di Air France-KLM risulta venuto meno. Ne sono state testimonianza palese le numerose prese di posizione della compagnia puntualmente citate dal ministro Tremonti nel corso della richiamata audizione: tre comunicati stampa ufficiali della compagnia del 2, del 7 e del 21 aprile; le dichiarazioni del presidente Spinetta del 22 maggio e del 9 giugno.

Da aprile scorso, inoltre, si è ulteriormente deteriorato il contesto operativo nel quale le compagnie aeree sono chiamate ad operare, in particolare a seguito del continuo aumento dei prezzi del carburante.

In tale scenario di grave criticità, il Governo – insediatosi da meno di tre mesi – ha prontamente reagito, ponendo in essere le più opportune iniziative per preservare la continuità del servizio aereo sul territorio nazionale e i collegamenti con gli altri Paesi, consapevole della strategicità del

settore e del fondamentale ruolo che in esso riveste il primo vettore nazionale.

Il 27 maggio, solo pochi giorni dopo il giuramento, il Governo ha emanato un decreto-legge volto a fronteggiare l'aggravarsi della situazione finanziaria di Alitalia, manifestata nelle informazioni rese al mercato ed in particolare nel resoconto intermedio sulla gestione al 31 marzo 2008.

In particolare – fermo quanto disposto dal decreto-legge n. 80, emanato nell'aprile scorso dal precedente Governo – il successivo decreto-legge 27 maggio 2008, n. 93, recava, all'articolo 4, una specifica disposizione finalizzata a consentire l'utilizzo del prestito-ponte «anche per fare fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della società».

Senza tale decreto si sarebbe concretizzato quindi l'assurdo che il prestito-ponte risultasse comunque inutile per tenere la società «sul mercato».

Pochi giorni dopo il Governo – anche tenuto conto che i precedenti tentativi di privatizzazione si erano tutti conclusi senza esito positivo – è intervenuto nuovamente, nell'ambito del decreto-legge 3 giugno 2008, n. 97, all'articolo 1, attraverso specifiche disposizioni di regolamentazione della dismissione della partecipazione dello Stato in Alitalia e sull'informativa dovuta ai mercati. Per conferire maggiore coerenza ed organicità all'intervento, tale disposizione – così come quella contenuta nel decreto-legge n. 93 – durante l'esame parlamentare è confluita nell'originario decreto-legge n. 80.

In questi termini e su queste basi è stato individuato in Intesa Sanpaolo l'*advisor* di Alitalia per assisterla e collaborare nell'individuazione, nei migliori termini possibili e nel tempo più breve possibile, dei più convenienti progetti di risanamento e rilancio. In tale ambito potrà altresì realizzarsi l'uscita completa dello Stato dal capitale della società.

Per garantire la massima tutela del mercato e dei risparmiatori, il titolo Alitalia è stato sospeso dalle contrattazioni di Borsa sin dai primi giorni del mese di giugno, contestualmente all'emanazione del decreto-legge n. 97.

Ribadisco che la volontà del Governo è quella che l'Italia abbia una compagnia di bandiera efficace ed efficiente attraverso una soluzione imprenditoriale e solida: sistemazioni provvisorie non sono utili alla compagnia, ma soprattutto non servono ad un Paese come il nostro che non può e non deve rinunciare ad una compagnia di bandiera, uno dei principali strumenti utili allo sviluppo del Paese, alla sua industria e alla sua vocazione turistica.

Nessuno ha mai nascosto che questo progetto sia particolarmente difficile, soprattutto in quanto è condizionato da tempi strettissimi, da una situazione della compagnia che, come ricordavo prima, è finanziariamente, patrimonialmente e industrialmente particolarmente critica, da una situa-

zione del mercato che, mai come ora, non consente la sopravvivenza se non ad operatori sani ed efficienti.

È in tale ambito che Banca Intesa sta operando. Nelle prossime settimane presenterà alla società e al Governo i risultati della propria attività che, necessariamente, passerà attraverso la definizione di un piano industriale credibile, la ricerca di nuovi soggetti che, sostituendo lo Stato quale azionista, apportino i capitali necessari alla sua realizzazione, il positivo approccio che i sindacati dovranno avere nel rendere fattibile il progetto di risanamento di Alitalia.

Onorevoli senatori, il Governo ha fatto la sua parte e continuerà ancor di più a svolgerla nelle prossime settimane per assicurare il necessario supporto alle iniziative che verranno proposte da Alitalia e dal suo *advisor*. C'è e vi sarà il massimo impegno del Governo a far sì che la continuità del servizio del trasporto aereo in Italia venga preservata e, anzi, rafforzata e che gli interventi industriali che saranno previsti possano risultare gestiti nella maniera più efficace e nella massima salvaguardia degli interessi coinvolti.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro per la chiarezza della sua esposizione ma soprattutto per aver formalmente dichiarato la disponibilità del Ministro dell'economia e delle finanze a riferire in Parlamento il 10 settembre prossimo; incontro che i Presidenti delle Commissioni bilancio e trasporti di Camera e Senato avevano richiesto nei giorni scorsi, con una lettera, anche su sollecitazione della minoranza.

MORANDO (PD). Ringrazio il Ministro per le sue comunicazioni.

Farò due brevi premesse, prima di passare alle domande. La prima è che il Presidente del Consiglio ha dichiarato agli organi di stampa nei giorni scorsi che la soluzione del problema Alitalia è sostanzialmente pronta; la seconda è che il titolo è sospeso, come è stato poc'anzi ricordato dal ministro Vito. Allora, se la soluzione è pronta e il titolo è sospeso, non vi è ragione alcuna per non approfondire i problemi legati alla soluzione prefigurata. Se quest'ultima è pronta vuol dire che ci sono risposte alle domande fondamentali; se il titolo è sospeso, non c'è ragione per non rispondere alle domande fondamentali, poiché non si corre il rischio di determinare turbative sul mercato dei capitali.

Vorrei, quindi, rivolgere al Ministro le seguenti cinque brevi domande.

È vero o no che il piano Intesa (che deve esserci, visto che la soluzione è pronta, come afferma il Presidente del Consiglio) ha bisogno di rilevanti modifiche della cosiddetta legge Marzano a tutela dei nuovi soci e in riduzione delle possibili pretese dei creditori?

È vero o no che il piano Intesa è sostanzialmente fondato sulla integrazione con Air One e che questa è la componente essenziale, sotto il profilo industriale, di quel piano? Si determinerebbe in tal modo nel Paese nuovamente una situazione di monopolio sul mercato nazionale. Se così è, come potrebbe l'*Antitrust* italiana o l'*Antitrust* europea non imporre di

vendere una quota dei voli sulla tratta Roma-Milano? Ma se l'*Antitrust* imponesse tale cessione sul mercato, come potrebbe reggere la nuova compagnia, fondata sulla fusione di due società – Alitalia e Air One – che oggi fanno i loro profitti sostanzialmente solo su quella tratta?

Quanto poi agli esuberi del personale, dal momento che la soluzione è pronta, una qualche ipotesi al riguardo sarà certamente presente al Governo. Nel piano Air France, erano previsti 2.120 esuberi, di cui si sarebbe dovuta fare carico la «collettività nazionale» (un modo elegante per indicare il bilancio pubblico, cioè i contribuenti, sostanzialmente); inoltre, 3.300 lavoratori sarebbero stati occupati in AZ Servizi Fintecna e a costoro la nuova compagnia avrebbe garantito certezza di lavoro per un minimo di cinque anni. Il piano Banca Intesa, a quel che si legge, prevede invece dai 5.000 agli 8.000 esuberi, secchi. In cosa questa mia ricostruzione del problema degli esuberi è sbagliata?

È vero o no che il piano Intesa prevede che lo Stato, cioè i contribuenti italiani si facciano carico dei vecchi debiti della *bad company* almeno per altri 750 milioni di euro, che si aggiungono ai 300 milioni del cosiddetto prestito ponte (che per ora è stato solo prestito giacché è ponte verso il nulla)?

Infine, il piano Intesa non prevede, a quel che si legge (ma se la soluzione è pronta, certamente il Governo avrà una risposta precisa a questa domanda), alcuna *partnership* con un forte alleato straniero, proprio mentre Iberia e British Airways si associano. Può esistere, secondo il Governo italiano, una grande compagnia aerea senza una *partnership* internazionale con un *player* del trasporto aereo molto forte? E se non può esistere, qual è il *player* con cui è aperto un confronto per garantire il suo intervento in *partnership* con la nuova Alitalia, che nascerà da questa operazione?

La ringrazio, signor Ministro, per le risposte puntuali che certamente fornirà alle mie domande.

FILIPPI Marco (PD). La ringrazio, Ministro, per la disponibilità manifestata.

Vorrei anch'io fare una premessa prima di porre alcune domande molto brevi, in parte peraltro simili a quelle formulate dal collega Morando. Non credo sia nello spirito di questa audizione fare della retorica a basso costo, né semplicemente assolvere ad una inutile ritualità autocelebrativa. Abbiamo letteralmente fatto il diavolo a quattro per ottenere questa audizione perché la ritenevamo un atto dovuto per tre motivi: innanzitutto, per le dichiarazioni ormai in libertà, che si susseguono da oltre un mese, talvolta anche in contraddizione tra loro, senza che a queste seguano precisazioni o smentite; in secondo luogo, perché il Governo si era impegnato, nel dibattito parlamentare, a riferire in Parlamento in tal senso; in terzo luogo, perché su Alitalia non siamo disposti a far finta di niente o a chiudere un occhio.

Non intendiamo pertanto trasformare questo appuntamento agostano in una semplice prassi di rispetto delle formalità istituzionali, pur assolutamente fondamentali. Il Consiglio dei ministri è un organismo collegiale

e, a parte il suo Presidente, un Ministro vale l'altro quando parla a nome del Governo, nel senso che lo rappresenta per intero. Per questo intendo porle domande secche, a cui chiedo risposte precise.

È vero che il piano industriale di Alitalia, il cosiddetto progetto Fenice, messo a punto da Banca Intesa, è stato già consegnato al consiglio di amministrazione di Alitalia e, di conseguenza, al Governo? In caso affermativo, può descrivercene almeno gli aspetti salienti e le principali ipotesi poste al vaglio?

Il Governo si sente di scongiurare categoricamente l'ipotesi fallimentare della compagnia Alitalia?

Il Governo si sente di scongiurare l'ipotesi di immissione di nuovi capitali per il salvataggio di Alitalia?

Ritenete giusto che tra i soci privati interessati a rilevare la compagnia di volo non debbano esservi concessionari di Stato?

Può dirci il motivo per cui la riunione del consiglio di amministrazione di Alitalia per l'approvazione della semestrale di cassa è stata fatta slittare al 29 agosto, laddove era precedentemente calendarizzata per l'8 agosto prossimo venturo?

Il Governo pensa di fare un atto di manleva delle responsabilità dell'attuale consiglio di amministrazione per la gestione dell'azienda, qualora non fosse confermata la scelta di continuità aziendale?

Può offrirci qualche ragguaglio, visto che su questo aspetto è calata una straordinaria coltre di silenzio, circa le valutazioni da parte dell'Unione europea sul prestito-ponte, successivamente trasformato in ricapitalizzazione societaria?

Può confermare che sono previsti, come è stato appena ricordato, oltre 5.000 esuberi e, in caso affermativo, come pensate di ricollocarli o di gestirne la fuoriuscita?

È vero che pensate ad una revisione della cosiddetta legge Marzano per gestire questa particolare crisi? E se così è, quali parti di essa sarebbero interessate? Tali modifiche, inoltre, cosa dovrebbero riguardare e, soprattutto, per che cosa?

Corrisponde al vero il fatto che per il salvataggio di Alitalia è indispensabile l'alleanza con un grande *player* internazionale?

Infine, il Governo si sente di scongiurare l'ipotesi della nuova Alitalia come vettore finalizzato prevalentemente a voli interni, di collegamento agli *hub*?

QUAGLIARIELLO (*PdL*). Signor Ministro, la ringrazio per le sue comunicazioni e soprattutto per la sua premessa, nella quale, weberianamente, ha cercato di tenere insieme l'etica della convinzione e quella della responsabilità: pur non avendone bisogno, la invito a restare in questi binari.

Siamo in una fase estremamente delicata della vicenda Alitalia, nella quale la comunicazione – non devo insegnarlo ai colleghi – acquista un senso differente a seconda dei modi e soprattutto dei luoghi nei quali si svolge, laddove anche il termine «piano», colto al di fuori di una vecchia

logica costruttivista, non vuole intendere una pianificazione che si impone dall'alto, ma semplicemente un progetto intorno al quale si apre una trattativa. Nella fase attuale la prudenza suggerisce che si forniscano solo quelle nozioni che non siano in contraddizione con l'obiettivo che la trattativa vada avanti e si definisca.

La pregherei pertanto di tener conto delle preoccupazioni che provengono dal Parlamento, per il valore strategico che la questione assume per l'economia nazionale. Ritengo doveroso invitarla a rispondere ai nostri quesiti all'interno di un quadro compatibile con le nostre preoccupazioni e con le responsabilità del Governo.

PEDICA (*IdV*). Signor Presidente, signor Ministro, anche noi dell'Italia dei Valori desideriamo porre alcuni quesiti che sono stati in parte già formulati e motivati dai colleghi.

Per quanto concerne gli esuberanti, si parla di 3.000 dipendenti, ma da un confronto con le categorie sindacali e gli stessi operatori risulta che sarebbero circa 8.000. Come farete fronte a questa emergenza e che piano utilizzerete per spiegare alla gente questi 8.000 esuberanti? A nostro avviso, l'unica cosa certa è che non solo vi sono gli esuberanti, ma vi è uno spreco di denaro pubblico che è alquanto – uso un termine forte – vergognoso.

Apprendiamo da un'agenzia stampa di pochi minuti fa che il presidente del Consiglio Berlusconi di fatto risponde ai nostri quesiti, non presso una Commissione parlamentare, ma in un'intervista concessa al settimanale di *gossip* «Chi», nella quale dichiara che definirà le linee politiche di Alitalia e che il futuro della compagnia è roseo: dobbiamo leggerlo su un settimanale di cronaca rosa. Onorevole Ministro, non riesco a capire quale sia la sua funzione qui oggi: se ci avesse portato il settimanale in questione, avremmo potuto leggerlo e commentare le dichiarazioni del Presidente del Consiglio.

Per quanto riguarda il problema nazionale – cui lei ha fatto riferimento – e le offerte presentate da Air France e KLM, vorrei ricordarle che durante la campagna elettorale ne ha parlato più volte anche il presidente Berlusconi, ma si è poi presentato alla stampa con Putin per ventilare un possibile accordo con Aeroflot, così demotivando anche Air France e KLM dal salvare la nostra compagnia di bandiera.

Da quanto emerge dalle comunicazioni odierne, pur non avendo letto – e me ne scuso – il settimanale «Chi», non avendo le idee chiare state uccidendo una compagnia di bandiera storica.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, svolgerò il mio intervento sulla falsariga di quello del senatore Quagliariello.

Presso l'8^a Commissione, senatore Quagliariello, è dal 2002 – quando fu audito l'allora amministratore delegato Mengozzi – che si parla di piani di risanamento dell'Alitalia. Negli ultimi sei anni abbiamo ascoltato molteplici responsabili della compagnia, oltre ad aver audito decine di volte innumerevoli sigle sindacali, ma nei confronti delle sorti dell'Alitalia ho sempre provato come parlamentare una sensazione di amarezza, legata

al fatto che tutte quelle discussioni e l'utilizzo che del Parlamento veniva fatto di volta in volta da parte sindacale o politica non era quasi mai finalizzato al bene della compagnia, perché le informazioni acquisite erano superficiali e quasi sempre condizionavano in termini negativi il *management* dell'azienda. Negli ultimi sei anni infatti è cambiato sette volte: tre negli ultimi due anni del governo Prodi e quattro nella precedente legislatura, attraversando il periodo Mengozzi, il piano di risanamento Cimoli e i piani di vendita e dismissione tentati da Libonati prima e da Prato poi.

Il governo Prodi ha impiegato due anni per arrivare ad un percorso di dismissione dell'Alitalia, con un atteggiamento, nelle fasi finali, ormai di resa assoluta: in ginocchio e con il capello in mano, Prodi sembrava supplicare compagnie estere di prendersi la nostra compagnia di bandiera. Sostanzialmente questo era il suo atteggiamento.

Oggi siamo in presenza dell'unico tentativo – che auspico vada a buon fine – di affrontare la questione in modo radicalmente opposto, nel tentativo di salvaguardare il servizio del trasporto aereo nazionale, in un Paese lungo 1.500 chilometri e con due isole, come la Sicilia e la Sardegna, in cui abitano rispettivamente cinque e due milioni di persone, diverso quindi dal Belgio o dalla Svizzera. In Italia il trasporto aereo, anche ai fini interni, è assolutamente strategico, garantisce la continuità territoriale e il diritto alla mobilità delle persone e non ha possibili alternative. Dobbiamo lavorare per risollevare la nostra compagnia di bandiera, malgrado i pesanti condizionamenti che ci vengono dall'Europa.

La strada che abbiamo imboccato è l'unica possibile, anche se – come tutti sappiamo – saranno necessarie cure drastiche. Nel 2003 il piano Mengozzi prevedeva 2.500 esuberanti (frutto di una trattativa sindacale, ma quelli effettivi furono 3.500). La situazione certamente non è migliorata da allora, ma alcune sinergie sono possibili. Il Governo sta agendo molto in fretta: l'incarico all'*advisor* è stato affidato all'inizio di giugno e in due mesi abbiamo già quasi completato la prima fase del piano. Arrivo ad affermare che, se anche avessi la soluzione in tasca, non ve la illustrerei, perché durante le ferie estive non è opportuno parlare di crisi del trasporto aereo o intavolare trattative sindacali, ma è bene rimandare tutto alla ripresa delle attività parlamentari, subito dopo il periodo ferragostano.

Se abbiamo interesse a che il nostro Paese possa vantare una compagnia di riferimento – chiamamola così, se non la vogliamo definire «di bandiera» – per il nostro assetto aeroportuale e che possa anche fungere da volano per lo sviluppo del sistema aeroportuale, all'inizio di settembre discuteremo di un grande piano di rilancio dell'Alitalia che affronterà le questioni centrali su cui si appuntavano le domande poste dal senatore Morando: la separazione di alcune funzioni, la necessità di nuovi interventi finanziari da parte di privati e probabilmente anche da parte dello Stato, modifiche o integrazioni specifiche alle leggi esistenti, nonché lo stanziamento quanto meno delle risorse necessarie per gli ammortizzatori sociali, sufficienti a garantire un riassorbimento del personale nel sistema del trasporto aereo, che comunque – non dimentichiamolo – è in forte crescita.

Dobbiamo fare in modo che la compagnia contribuisca all'aumento della produttività del settore e che gli esuberi vengano riassorbiti all'interno di uno scenario in crescita. A mio avviso, il Governo si sta muovendo tempestivamente e bene. Chiediamo di lasciarlo lavorare e di non introdurre proprio noi, elementi che possano aggravare la confusione o appesantire le già infinite discussioni che ci saranno sull'argomento.

MURA (*LNP*). Nel corso del mio intervento mi limiterò ad accennare ad alcuni elementi relativi al tema Alitalia rispetto ai quali la posizione della Lega Nord credo sia ormai ben nota. Innanzitutto, ritengo che le domande poste dai colleghi Morando e Filippi e da tutti gli altri che mi hanno preceduto meritino una risposta che – sono certo – verrà fornita, se non ora, in un futuro prossimo. Immagino che tutti convengano sulla necessità di ricevere risposte precise per avere un quadro completo della situazione e della soluzione del problema.

Mi riferirò ad elementi già noti evidenziati dalla Lega in Aula perché ritengo sia importante ribadirli anche in questa sede. La posizione della Lega Nord rispetto sulla questione Alitalia – che, sicuramente, rappresenta un problema – e, soprattutto, sulle conseguenti ricadute sul sistema aeroportuale italiano e sull'*hub* di Malpensa è ormai a tutti nota. Pur ribadendo la fiducia del Gruppo Lega Nord per il lavoro che sta svolgendo il Governo che sosteniamo, vorrei avere maggiori chiarimenti in merito agli esuberi. Vorrei sapere, cioè, come tali esuberi verranno gestiti sul territorio, avere maggiori dettagli circa la dislocazione del personale dell'Alitalia nel Paese.

PRESIDENTE. Cedo la parola all'onorevole Ministro per la replica.

VITO, *ministro per i rapporti con il Parlamento*. Come ha giustamente sottolineato il senatore Morando, le forze di opposizione pongono le opportune domande nell'esercizio della propria prerogativa; un diritto assolutamente rispettabile ed insindacabile rispetto al quale il Governo non ha alcun commento da rilasciare se non quello già fatto in premessa e richiamato dal senatore Quagliariello.

La responsabilità del Governo è diversa; è una responsabilità più complessa e più ampia che deve tener conto, anche in questo caso, di valutazioni e circostanze diverse da quelle dei singoli parlamentari.

Per questo spero che il richiamo ad un senso di responsabilità politica ed istituzionale annunciato in premessa possa essere nelle prossime settimane accolto, dal momento che non lo è stato pienamente in questa sede. Come pure mi auguro che la vicenda relativa alla crisi Alitalia, che non risale agli ultimi tre mesi, e alle intenzioni del Governo di dare soluzione ad essa, venga compresa come una questione strategica per lo sviluppo del nostro Paese.

Ricordo, signor Presidente, che da un punto di vista formale il Governo ha riferito in proposito poco più di un mese fa – per l'esattezza lo scorso 25 giugno – attraverso il Ministro dell'economia; che abbiamo

preannunciato la disponibilità e l'impegno del ministro Giulio Tremonti a riferire il prossimo 10 settembre; che, da un punto di vista formale, non ci sono elementi di novità rispetto a quanto riferito alle Commissioni il 25 giugno scorso e che sicuramente nella successiva audizione del 10 settembre, se ci saranno (come si ritiene) saranno portati prontamente, come è doveroso che sia, all'attenzione delle Commissioni parlamentari.

Ricordo altresì, rispetto alle cifre e ai dati che sono stati qui forniti, che il Governo, nella sua valutazione di opportunità e responsabilità, non intende commentare e che non ci sono dichiarazioni di esponenti del Governo alle quali esse possono essere attribuite.

Infine, signor Presidente, se mi è concesso di uscire solo per un attimo dai binari del rigore e della formalità istituzionale, voglio sottolineare che anche con riferimento alla recente emergenza rifiuti in Campania il Governo era stato, in qualche misura, accusato di fare soltanto propaganda e che l'opposizione aveva mostrato una certa dose di scetticismo. Ma i rifiuti in Campania sono stati eliminati e tutti ne hanno dovuto prendere atto.

Il Governo è fiducioso che, anche per questa vicenda, nelle prossime settimane e nei prossimi mesi si dimostrerà che il nostro riserbo ha buone ragioni di essere espresso. Non è un riserbo che vuole mancare di rispetto all'attenzione del Parlamento, tant'è vero che oggi, 5 agosto, siamo qui. È un riserbo dettato dal fatto che tali trattative, tuttora in corso, investono soggetti privati, senatore Morando, che appartengono alla responsabilità del soggetto cui sono state affidate e che si ritiene di dover fornire al Parlamento solo informazioni conclusive su dati definitivi.

LUSI (PD). L'ha vista l'intervista del TG5 al presidente Berlusconi, oppure no?

PASSONI (PD). Ne prendiamo atto. Lo abbiamo sentito oggi; siamo riconoscenti al signor Ministro.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi rendo conto delle difficoltà che spesso ci impediscono di intenderci. Tuttavia, vorrei cercare di fare qualche valutazione conclusiva.

MORANDO (PD). Immagino lo consentirà anche a noi, Presidente.

PRESIDENTE. Ho dato la parola al Ministro perché nessun altro l'ha chiesta. Se poi le risposte del Ministro sono da qualcuno giudicate insoddisfacenti, rimane questo dato, niente di più.

Personalmente, in qualità di Presidente di una Commissione che si occupa di infrastrutture, registro che abbiamo insistito per ospitare il rappresentante del Governo in Commissione, pur sapendo – come sottolineò il 25 giugno scorso lo stesso ministro Tremonti, che al riguardo fu molto preciso – che l'*advisor* scelto dall'Italia, d'accordo con il Governo, aveva

chiesto due mesi di tempo per concludere il piano industriale e far conoscere il progetto sul quale era maturata una qualche idea.

Ebbene, tale termine scadrà a fine agosto. Comprendo, quindi, che le interviste giornalistiche, le esclamazioni di taluni possono aver indotto ...

MORANDO (*PD*). Il Capo del Governo: non le ha rilasciate uno qualsiasi. Starei a quello che lei dice, Presidente, se il Capo del Governo non dicesse che ha la soluzione. Se ce l'ha, allora ce la dica!

PRESIDENTE. Ritengo che, appena l'avrà, la dovrà comunicare al Parlamento. La presenza del Ministro oggi, in questa sede, credo voglia dire che siamo ancora in piena democrazia parlamentare e il Parlamento democraticamente eletto risulta al centro del poteri.

LUSI (*PD*). È una delle poche certezze che abbiamo.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro per la sua presenza, dichiaro concluse le comunicazioni del Governo.

I lavori terminano alle ore 15,55.

