

PROPOSTA DI INCHIESTA PARLAMENTARE

**d'iniziativa dei senatori LAURO, LA LOGGIA, SCHIFANI, TERRACI-
NI, CENTARO, TRAVAGLIA, SELLA DI MONTELUCE, DE ANNA,
TONIOLLI, GRECO, DI BENEDETTO e GAWRONSKI**

COMUNICATA ALLA PRESIDENZA IL 15 OTTOBRE 1996

Istituzione di una Commissione parlamentare d'inchiesta sulla crisi economica dell'Alitalia e sulle relative responsabilità sulla mancata attuazione della liberalizzazione dei servizi aeroportuali

ONOREVOLI SENATORI. — Nel corso delle precedenti legislature il Parlamento ha dovuto affrontare con frequenza situazioni di crisi del funzionamento dell'Alitalia; ancor più spesso ha dovuto constatare che la compagnia aerea di bandiera, ancorchè favorita oltre ogni lecita aspettativa compatibile con un contesto di crescente liberalizzazione del settore, non riusciva a raggiungere nè l'obiettivo della efficienza, nè quello della solidità economica.

L'Alitalia realizza il 30 per cento del suo fatturato in regime di monopolio: una condizione di privilegio nell'uso delle strutture aeroportuali nazionali, nei rapporti con i

fornitori dei servizi di *handling*, ma questa posizione di privilegio non si è mai trasformata in strumento per raggiungere il pareggio del proprio bilancio.

Da questo stato di fatto derivano due gravissime conseguenze quali la necessità di interventi finanziari di sostegno a carico della collettività, l'impossibilità di procedere alla sua privatizzazione e quindi al suo ulteriore sviluppo attraverso investimenti a carico dei privati.

A partire dal 1997 il regime dei voli nazionali non sarà più soggetto ad al-

cun tipo di vincolo protezionistico; diverrà quindi impossibile, a meno di non violare le regole della Unione europea, procedere ad ulteriori interventi di ricapitalizzazione da parte dell'IRI per ripianare i *deficit* futuri perchè si tratterebbe di una surrettizia forma di sostegno ad una impresa attuato con erogazione di fondi pubblici; ove perdurasse la scriteriata gestione degli ultimi anni, per far sopravvivere la nostra compagnia di bandiera, non resterebbe altra soluzione che la vendita o l'incorporazione in compagnie straniere; non è un caso, del resto, che proprio di recente si sia espressamente parlato di una voce, flebilmente smentita, che vuole la British Air-ways interessata ad acquisire una consistente partecipazione a quote azionarie dell'Alitalia.

Occorre dunque una decisa azione per ottenere che questa azienda, che è patrimonio nazionale, rimetta in fretta ordine nei propri bilanci, ma questo scopo non sarà raggiunto se non saranno integralmente chiariti i meccanismi perversi che hanno determinato le ricorrenti perdite di bilancio; nessuna seria azione di risanamento è possibile se non si comprende la dinamica degli errori passati.

Non vi è alcun dubbio che l'Alitalia subisca e sconti da molti anni i guasti di una pessima gestione attuata da dirigenti indicati e nominati dalla Presidenza dell'IRI. Nel 1988 l'IRI, in seguito alle crescenti perdite di bilancio della compagnia, affiancava ai vertici dell'azienda, all'allora amministratore delegato Nordio, Maspes e Sartoretti, ma l'obiettivo di risanare l'azienda non fu ottenuto. Così, qualche tempo dopo, l'IRI affidò l'azienda a Principe e Bisignani.

Ancora una volta la conduzione dell'azienda si rivelò incapace di trovare soluzioni e sbocchi al problema

dello squilibrato rapporto fra costi e ricavi.

Così nel 1994, l'IRI, azionista principale dell'Alitalia, decideva di risolvere il problema del risanamento del bilancio attraverso la scelta di nuovi *manager* da collocare al vertice aziendale. L'IRI nominava pertanto Rivero e Schisano rispettivamente presidente ed amministratore delegato.

Ma neppure questa nuova coppia di *manager* riusciva a compiere il miracolo, tanto che si è provveduto ad allontanare Schisano, forse anche con l'intento di non incontrare ostacoli nel progetto di vendita dell'azienda.

È opportuno adesso che si faccia chiarezza sugli ultimi dieci anni di gestione Alitalia. Per troppo tempo è stato impedito al Parlamento di comprendere le ragioni del ricorrente *deficit*, i motivi che hanno portato l'azienda ad attuare una politica nebulosa; quali siano state le ragioni delle scelte dei *manager* e perchè siano stati subito sostituiti. Ed è opportuno sapere se questi *manager* siano stati rimossi per la loro inadeguatezza o, invece, perchè per essi era impossibile far valere la propria capacità nel gestire l'azienda senza porsi in contrasto con i poco chiari obiettivi dell'azionista IRI.

In tutto questo si inserisce la mancata attuazione delle linee previste nella Convenzione del 1992 che ha causato danni rilevantissimi per il mancato sviluppo del Mezzogiorno. Inoltre è stato previsto anche l'accertamento delle cause che hanno bloccato l'applicazione della normativa comunitaria per il regime dei servizi aeroportuali a terra e del miglioramento delle infrastrutture aeroportuali.

Con questa iniziativa si mira, attraverso l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui metodi con cui l'IRI ha gestito l'Alitalia, a mettere in luce le eventuali

responsabilità della sua ricorrente crisi economica.

**PROPOSTA
DI INCHIESTA PARLAMENTARE**

Art. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta per appurare le cause e le responsabilità politiche e manageriali che hanno determinato i ricorrenti *deficit* di bilancio dell'Alitalia.

2. La Commissione è composta da quindici senatori, nominati dal Presidente del Senato della Repubblica in modo da assicurare il criterio della proporzionalità tra i Gruppi parlamentari. Nella sua prima seduta la Commissione elegge nel suo seno il Presidente, il Vice Presidente e due Segretari.

Art. 2.

1. La Commissione ha il compito di:

a) verificare le cause dirette ed indirette che hanno determinato i ricorrenti *deficit* dell'Alitalia;

b) accertare le eventuali interferenze dell'IRI nella gestione amministrativa, finanziaria e contabile dell'Alitalia, le eventuali pressioni attuate in forma diretta ed indiretta sui dirigenti della società al fine di condizionarne il comportamento e, in caso positivo, come tali interferenze abbiano avuto ripercussioni sulla regolarità dei bilanci e sulla sicurezza e funzionalità dei servizi offerti alla clientela;

c) accertare le eventuali interferenze sulle scelte dirigenziali operate da Ministri o Sottosegretari di Stato e le eventuali dirette responsabilità

politiche del Governo nella gestione dell'Alitalia;

d) verificare la congruità dei costi e dei ricavi derivanti dalla cessione a società terze di servizi resi all'Alitalia o da questa commissionati;

e) verificare l'esistenza di trattative per la vendita a vettori esteri della società;

f) accertare quali disfunzioni nella offerta dei servizi alla clientela da parte dell'Alitalia debbano essere ascritte a carenze organizzative, quale sia l'incidenza dei ritardi nei voli ed in quali casi tali ritardi derivino da difficoltà oggettive dovute alla organizzazione aeroportuale;

g) verificare la congruità delle retribuzioni del personale Alitalia a qualsiasi livello comparandole con quelle in uso nelle altre compagnie aeree europee di pari importanza e dimensioni;

h) verificare i criteri e la convenienza economica delle scelte dell'Alitalia nell'acquisto e nella vendita di velivoli;

i) accertare le cause e le responsabilità del mancato sviluppo in Italia del volo a noleggio ed i contatti e gli accordi con società straniere di voli *charter* da parte dell'Alitalia;

l) accertare i motivi della mancata attuazione delle linee previste nella Convenzione stipulata in data 16 aprile 1992 tra il Ministero dei trasporti e le società Alitalia spa ed ATI spa;

m) accertare le cause della mancata applicazione della normativa comunitaria in ordine al regime dei servizi aeroportuali di assistenza a terra;

n) accertare i motivi della mancata costituzione delle apposite società per la gestione dei servizi e per la realizzazione delle infrastrutture degli aeroporti gestiti anche dallo Stato.

Art. 3.

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri dell'Autorità giudiziaria.

2. Per quanto attiene al segreto di Stato si applicano le norme e le procedure di cui alla legge 24 ottobre 1977, n. 801.

Art. 4.

1. La Commissione può richiedere l'audizione di persone a conoscenza di fatti utili per l'inchiesta.

2. Le persone convocate dalla Commissione sono ad ogni effetto equiparate ai testimoni del processo penale.

Art. 5.

1. La Commissione può richiedere copia di atti e documenti relativi ad istruttorie o inchieste in corso presso l'Autorità giudiziaria o altri organi inquirenti.

2. La Commissione stabilisce di quali atti e documenti non si dovrà fare menzione nella relazione in ordine alle esigenze istruttorie attinenti ad altre inchieste in corso.

Art. 6.

1. La Commissione può disporre dell'opera e della collaborazione di agenti ed ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di qualsiasi altro pubblico dipendente, e di esperti.

Art. 7.

1. La Commissione delibera di volta in volta quali sedute o parti di esse non possono essere rese pubbliche e se e quali documenti acquisiti non possono essere

pubblicati nel corso dei lavori, fermo quanto previsto dall'articolo 5.

2. Al di fuori delle ipotesi di cui al comma 1, i componenti la Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa ed ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda le deposizioni, le notizie, gli atti e i documenti acquisiti al procedimento di inchiesta.

3. Salvo che il fatto costituisca un più grave delitto, la violazione del segreto è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

4. Le stesse pene di cui al comma 3 si applicano a chiunque diffonde in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, notizie, deposizioni, atti o documenti del procedimento d'inchiesta.

Art. 8.

1. La Commissione deve ultimare i suoi lavori entro sei mesi dal suo insediamento, presentando, entro tale termine, una relazione illustrativa dei risultati dell'inchiesta che viene pubblicata unitamente ai verbali delle sedute ed ai documenti utilizzati. Sono altresì pubblicate eventuali relazioni di minoranza.

2. Ove nel corso della inchiesta siano accertate responsabilità penali, civili o amministrative, conseguenti alla gestione dell'Alitalia, gli atti relativi sono trasmessi al giudice competente.

3. Contestualmente alla relazione di cui al comma 1, la Commissione può approvare un'altra relazione, di carattere propositivo, concernente gli interventi di carattere tecnico ed amministrativo ritenuti utili per migliorare l'efficienza ed i criteri di gestione dell'Alitalia e, eventualmente, di tutte le società a partecipazione pubblica gestite dall'IRI.

Art. 9.

1. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste a carico del bilancio del Senato della Repubblica.

