

COMMISSIONI RIUNITE

BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE (V)
- TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
- ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
E PROGRAMMAZIONE ECONOMICA, BILANCIO (5^a)
- LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
- INDUSTRIA, COMMERCIO, TURISMO (10^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 10 SETTEMBRE 2008

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **MARIO VALDUCCI**

INDI

DEL PRESIDENTE DELLA V COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **GIANCARLO GIORGETTI**

INDICE

| | PAG. | | PAG. |
|---|----------------|--|---------------|
| Sulla pubblicità dei lavori: | | Cicolani Angelo Maria (PdL) | 12 |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> | 3 | Colaninno Matteo (PD) | 27, 28 |
| Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati): | | Duilio Lino (PD) | 24 |
| Giorgetti Giancarlo, <i>Presidente</i> | 9, 12 | Iannaccone Arturo (Misto-MpA) | 19 |
| | 20, 23, 27, 28 | Labocchetta Amedeo (PdL) | 26 |
| Valducci Mario, <i>Presidente</i> | 3, 4, 30 | Misiti Aurelio Salvatore (IdV) | 23 |
| Bersani Pier Luigi (PD) | 9 | Moffa Silvano (PdL) | 21 |
| Biasotti Sandro (PdL) | 26 | Pezzotta Savino (UdC) | 14 |
| Borghesi Antonio (IdV) | 17 | Polledri Massimo (LNP) | 28 |
| | | Reguzzoni Marco Giovanni (LNP) | 15 |
| | | Tremonti Giulio, <i>Ministro dell'economia e delle finanze</i> | 4, 12, 20, 29 |
| | | Zanda Luigi (PD) | 4, 20 |

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-Repubblicani: Misto-LD-R.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 10,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sul sito internet della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, del Ministro dell'economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

Ringrazio tutti i presenti e i presidenti delle sei Commissioni che partecipano all'audizione odierna. Ricordo che oggi sono riunite in quest'aula le Commissioni bilancio, trasporti e attività produttive della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. L'audizione odierna era già stata fissata in chiusura dei lavori del Parlamento in data 6 agosto.

Segnalo inoltre, al fine di consentire un più ordinato svolgimento della seduta, l'opportunità che un rappresentante per ciascun gruppo faccia pervenire alla pre-

sidenza, entro 20 minuti dall'inizio dell'intervento del Ministro, i nominativi di due deputati del proprio gruppo che intendono intervenire, almeno per il primo giro di interventi.

Voglio ringraziare il Ministro Tremonti che, ricordo, è la seconda volta che viene audito sul tema relativo alla compagnia di bandiera.

Voglio anche ricordare che ci troviamo in una fase particolarmente delicata del « dossier » Alitalia; l'azienda attualmente è in gestione commissariale straordinaria. Specifico, per chi non lo sapesse, che in questi casi l'azionista viene completamente esautorato dalla possibilità di intervenire su qualsiasi azione che riguardi la società detenuta precedentemente da quell'azionista.

Ricordo, inoltre, che la trattativa in corso riguarda anche le relazioni sindacali, nella quale prevalentemente sono coinvolti il commissario nominato dal Governo, professor Fantozzi; il Ministero dello sviluppo economico, ovvero l'onorevole Claudio Scajola; il Ministero dei trasporti, ovvero il Ministro Altero Matteoli e il Ministero del *welfare*, nella persona del Ministro Maurizio Sacconi.

Ho voluto sottolineare tali aspetti, poiché ritengo che difficilmente oggi l'ex azionista possa entrare nel merito di un piano industriale da cui, da un punto di vista giuridico, deve assolutamente stare fuori, in quanto la trattativa, come vediamo dalla televisione, riguarda i tre Ministeri che ho citato precedentemente, il commissario e la cordata di imprenditori interessati. Penso che sia corretto sottolineare questo aspetto.

Tra l'altro, ho già parlato con i colleghi presidenti delle Commissioni coinvolte, a iniziare dal Ministero delle attività pro-

duttive che, nella fase attuale, è probabilmente, insieme al Ministero dei trasporti e a quello del lavoro, il soggetto maggiormente coinvolto, circa l'impegno ad audire i soggetti che ho poc'anzi citato quanto prima, non appena sarà manifestata la loro disponibilità.

Rammento che, peraltro, il Ministro Matteoli domani verrà in Commissione trasporti della Camera per relazionare sulle linee programmatiche del proprio dicastero in questa legislatura, cosa che non è potuta avvenire precedentemente per gli impegni dell'Aula. Ci sarà quindi l'occasione — mi rivolgo ovviamente ai commissari della Commissione trasporti — di interloquire anche in quella sede. Ma c'è l'impegno da parte nostra di audire i Ministri che ho citato quanto prima per poter entrare anche nel merito del piano industriale, che significa il numero dei voli, l'uso degli aeroporti, le questioni di grande attualità attinenti al lavoro, la trattativa, che come sempre è molto tirata di relazioni sindacali che viviamo in questi giorni relativamente a questo importante dossier.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, ho già indicato come procedere per gli interventi.

Darò ora la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, professor Giulio Tremonti, e subito dopo sarà il presidente Giancarlo Giorgetti a presiedere i lavori.

LUIGI ZANDA. Signor presidente, sull'ordine dei lavori, lei ha parlato dell'intervento di due deputati per gruppo. Intendeva dire due deputati e due senatori?

PRESIDENTE. Se è possibile, limitiamoci a due componenti, anche perché dipende dalla lunghezza degli interventi. Il presidente Giorgetti seguirà questa parte più da vicino.

Ringraziando il Ministro Tremonti per questa sua seconda presenza, gli do subito la parola.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze.* Grazie a lei, presi-

dente, anche per le precisazioni che ha formulato in premessa, e grazie a voi comunque per l'attenzione.

Quello di Alitalia è un caso su cui, in un tempo straordinariamente breve, si è sviluppata una vastissima quantità di materiali, tanto di materiali mediatici, quanto di materiali politici. I materiali mediatici hanno concentrato ed espresso un lavoro straordinario, prova non casuale dell'alta qualità del nostro sistema di informazione. Se ha, in specie, un difetto la massa di materiali mediatici finora elaborati è quello di essere insufficiente in modo quasi paradossale, insufficiente per eccesso.

I materiali politici nel loro insieme hanno elevato il caso Alitalia da caso industriale quasi a metafora generale, a simbologia positiva o negativa, analisi e insieme sintesi del Paese, quasi fosse un'autobiografia dell'Italia, tra passato, presente e futuro. Forse anche questo è eccessivo.

Per valutare correttamente cosa è ora in atto, dal lato della vicenda proprietaria, va comunque fatto un passo indietro. L'ultimo piano industriale ordinario di Alitalia è stato elaborato nel secondo semestre del 2004, notificato dalla Repubblica italiana alla Commissione europea il 15 ottobre 2004, approvato dalla Commissione europea con decisione del 7 giugno 2005, presentato al mercato con prospetto informativo depositato in Consob l'11 novembre 2005 e successivamente sottoscritto per le corrispondenti quote tanto dallo Stato, quanto dal mercato, in coerenza tanto con i vincoli imposti dalla disciplina europea, quanto con le manifestazioni di interesse espresse dal mercato.

Al 31 dicembre 2005, a valle di questo aumento di capitale, il bilancio di Alitalia evidenziava un patrimonio netto pari a circa 1,4 miliardi di euro. Ciò che dopo è mancato non sono stati, dunque, i mezzi finanziari, il Governo, l'azienda, o il mercato, ma è stato altro. Con grande onestà politica e intellettuale un segretario sindacale confederale il 23 agosto scorso ha

dichiarato in un'intervista: «Era meglio accettare, ma noi sindacati fermammo Berlusconi».

Fuori da ogni polemica, perché era meglio accettare? Per molte ragioni, ma soprattutto per una ragione: quello era l'ultimo piano autorizzato e autorizzabile dall'Europa in procedura ordinaria.

L'11 febbraio 2006 vengono sciolte le Camere; il 9 e il 10 aprile 2006 vengono celebrate le elezioni politiche nazionali. Il Governo Prodi si insedia il 28 aprile 2006, e si attiva su Alitalia solo il 10 ottobre 2006. Nella stessa data, sul sito della Presidenza del Consiglio, a seguito di un incontro fra il Governo e i sindacati, si poteva, in specie, leggere quanto segue: «Trasporto aereo. Incontro tra Governo e sindacati sulla questione riguardante il trasporto aereo e, in particolare, sulla grave situazione di Alitalia. Entro il 31 gennaio del prossimo anno dovranno essere fatte le scelte riguardanti il futuro di Alitalia».

In altri termini, quello che mi permetto di considerare un paradosso si manifesta nei termini che seguono: si ammette che la situazione di Alitalia è diventata grave, e tuttavia il Governo si concede una moratoria di quattro mesi.

Nel testo dell'audizione del Ministro Padoa-Schioppa del 2 aprile 2008, laddove lo stesso Ministro parla della sua attività, si legge che il 23 gennaio 2007 egli formulò una lettera di procedura ordinaria per la presentazione di offerte preliminari e che, uno dopo l'altro, tutti i soggetti si ritirarono, fino a che, nel settembre 2007, venne nominata una grande banca internazionale — la Citibank — quale *advisor* finanziario.

Dei ventotto soggetti così avvicinati, alla fine ne rimane solo uno: Air France-KLM. Nel testo della stessa audizione si legge che il 28 dicembre 2007, d'accordo con il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro dell'economia e delle finanze espresse un orientamento favorevole all'avvio di una trattativa in esclusiva con Air France-KLM.

Credo che ora sia di grande interesse rileggere quanto allora notato, a futura

memoria, dal Ministro Padoa-Schioppa, sempre nella citata audizione: «...La gravità della situazione è nota a tutti. Eventuali iniziative di discontinuità che gli amministratori della società si vedessero costretti a prendere nella loro autonoma responsabilità, segnerebbero l'ingresso in una condizione che nessuno può augurarsi: non i viaggiatori, non i dipendenti della società, non i contribuenti, non la SEA, non la classe politica, non il sindacato, non l'immagine internazionale dell'Italia. Il passaggio all'amministrazione straordinaria non è mai facile, né di certa conclusione, né, soprattutto, privo di ricadute sul sistema. In assenza di prospettive di ristrutturazione si converte in fallimento. Nel caso di Alitalia è ipotizzabile che le circostanze descritte porterebbero a un ricorso alla legge Marzano, l'unica in grado di affrontare la crisi di una grande azienda. Si dice che la procedura prevista dalla legge Marzano consente la prosecuzione, sia pure in regime straordinario, dell'attività di impresa e, perciò, offre possibilità di risanamento che la procedura fallimentare non consente. Bisogna, però, essere consapevoli che in casi di crisi industriale essa potrebbe essere risolutiva soltanto se il commissario ponesse in essere iniziative di ristrutturazione immediata e molto radicali. Vi sono fondati motivi per presumere che tali iniziative dovrebbero essere davvero assai più radicali di quelle proposte».

In sintesi: o Air France-KLM, l'unico potenziale acquirente rimasto, o la crisi in legge Marzano. La trattativa con Air France-KLM si è chiusa negativamente il 2 aprile 2008. Lascio agli atti una serie di comunicati espressi da Air France-KLM in ordine alla chiusura della trattativa. Di questi, il più significativo è quello nel quale si scrive: «Il Consiglio di amministrazione prende atto della rottura delle negoziazioni e rimanda ad Alitalia e ai suoi dipendenti le decisioni sul loro futuro». Le negoziazioni di cui parla sono quelle sindacali messe in condizione sospensiva.

Quella di Air France-KLM, dunque, ormai è solo una chimera che si è dissolta

il 2 aprile 2008. È in questi termini che oggi possiamo e dobbiamo considerare surreali e strumentali tutti gli esercizi dialettici che ancora assumono come termine comparativo e positivo di riferimento l'ipotesi Air France-KLM che non c'è più.

Nel frattempo, apprendiamo ora dal Ministro Bersani, che falliva anche il piano B. In un suo articolo pubblicato il 7 settembre scorso su *Il Sole 24 Ore* il Ministro Bersani ci informa di quanto segue, *verbatim*: « Sì, esisteva un piano B e me ne stavo occupando personalmente. Prevedeva l'immediato commissariamento ai sensi della legge Marzano, modificata solo e semplicemente nel rendere flessibili e rapide le possibilità di cessione e nel garantire, per un periodo breve, alcuni aspetti di operatività. Il commissariamento sarebbe avvenuto su tutto il perimetro di Alitalia, sarebbe stato affidato ad una personalità autorevole in campo nazionale e internazionale già individuata, sarebbe stato nel solco delle norme vigenti in materia di concorrenza, dei diritti di terzi, degli ammortizzatori sociali. Per questa via si riteneva non impossibile trovare una soluzione dolorosa ma accettabile, eventualmente già organizzata su offerte congiunte tra operatori internazionali e attori nazionali. Tutto precipitò, com'è noto, mentre ancora si tentava di perfezionare l'intesa con Air France ».

È un documento nuovo e importante per la conoscenza del caso Alitalia. Non conosciamo i dettagli del piano B: quali varianti avrebbe apportato alla legge Marzano, cosa voleva garantire in termini di operatività, quale commissario, quale cordata. Sarebbe davvero ancora utile conoscere questi elementi, se non altro per una riduzione dei fattori di contrasto, dato che sembra una ipotesi sostanzialmente simile a quella in atto (*Commenti*)... Io credo che sia un diritto, se così posso dire, da parte del Governo esprimere la propria opinione.

Sarebbe davvero interessante conoscere quali emendamenti... Certo, ognuno può sostenere di realizzare emendamenti migliori dell'altro, di trovare commissari migliori, migliori cordate, ma sostanzial-

mente il meccanismo della legge Marzano, degli emendamenti a tale legge, delle deroghe, sia pure temporanee, ai meccanismi di licenza, di operatività, è... quello. C'è solo un *curiosum*, costituito dal fatto che si era comunque nel corso di una trattativa che il Governo, nel suo insieme, aveva stabilito dover essere in esclusiva con Air France.

Non ci interessa, comunque, l'analisi storica delle cause e dei motivi di questi fallimenti. Abbiamo solo delle difficoltà ad accettare che la colpa sia data da chi allora c'era ed era al Governo a chi non era ancora al Governo.

Nei termini dati dalla realtà, e a questa altezza di tempo, l'unico esercizio comparativo che ci pare serio fare non è quello basato su Air France-KLM, come se ci fosse e potesse ancora esserci quello che non c'è più, ma quello basato sull'alternativa tra una ipotesi industriale che appare ora comunque realizzabile e la liquidazione, altrimenti inevitabile.

Fallita la trattativa con Air France-KLM, e proprio perché era fallita, il Governo Prodi ha formalmente preso atto della crisi di Alitalia e lo ha fatto con il decreto-legge n. 80 del 2008. Ciò che soprattutto rileva in questo testo è la presa d'atto dei drammatici problemi posti dalla necessità di garanzia « di un servizio pubblico essenziale, al fine di evitare interruzione nella sua continuità territoriale »; la presa d'atto dei « problemi » di ordine pubblico; la volontà di « contenere le conseguenze sistemiche di rilevanza prioritaria per la politica del trasporto aereo e per il sistema economico del Paese, che si determinerebbero a seguito del blocco del trasporto aereo »; la volontà di non compromettere « il processo di privatizzazione di Alitalia »; la parallela presa d'atto della « gravissima situazione finanziaria di Alitalia come risulta dalle informazioni rese al mercato per far fronte all'immediato fabbisogno di liquidità indispensabile per la continuità dell'attività aziendale ordinaria nel breve periodo. La criticità della situazione risulta aggravata... ».

In sostanza e in sintesi, per evitare tutto quanto sopra, in ragione di interessi

pubblici ritenuti prevalenti — ovvero la continuità del trasporto aereo e la continuazione del processo di privatizzazione di Alitalia — il decreto-legge n. 80 ha introdotto una normativa speciale, alternativa e/o sostitutiva di quella ordinaria, per evitare una altrimenti inevitabile procedura di crisi.

Il Governo Berlusconi ha ottenuto la fiducia del Parlamento il 15 maggio 2008; da allora sono passati poco più di cento giorni. Il decreto-legge n. 93 del 2008 è del 27 maggio ed è stato approvato nel nostro primo Consiglio dei Ministri solo per rendere utile il decreto-legge n. 80.

Va notato che, se nel prestito ponte si ravvisano profili di aiuto di Stato vietato perché in contrasto con le regole europee, questi sono radicati nel decreto-legge n. 80 e non nel nostro successivo decreto-legge. La procedura di infrazione europea è infatti iniziata subito sul decreto-legge n. 80.

I successivi decreti-legge n. 97 e n. 134 del 2008 stanno centrando proprio gli obiettivi essenziali previsti all'origine dal decreto-legge n. 80: evitare la crisi Alitalia per scongiurare il blocco del trasporto aereo e finalizzarne la privatizzazione.

Se necessario, risulta agli atti la documentazione relativa alla tempistica, da cui si evince come la procedura di contestazione europea inizi immediatamente dopo il decreto-legge n. 80, prima dell'insediamento del Governo Berlusconi e della formulazione del decreto-legge modificativo del n. 80.

La procedura di privatizzazione è in atto in queste ore e le relative informazioni sono rese in forma ufficiale e in tempo reale. Il Governo riferirà in Parlamento in ragione delle sue specifiche competenze.

Mi permetto di formulare alcune considerazioni particolari in ordine ai punti principali del dibattito politico finora sviluppato.

È stato rilevato come la procedura in atto abbia un costo per il bilancio pubblico. Mi permetto di invertire i termini del problema. Per il bilancio pubblico, la procedura in atto ha l'effetto opposto,

quello proprio e tipico dello *stop loss*: non crea perdite, ma interrompe il processo di formazione di nuove perdite. Senza, continuando come prima, ammesso che fosse o sia comunque possibile continuare come prima, o come finora, il costo per il bilancio pubblico sarebbe stato, sarebbe molto maggiore.

L'ideale sarebbe avere il trasporto aereo e scaricare le passività finora accumulate su qualcuno. La realtà, invece, è che: esistono passività accumulate; c'è bisogno del trasporto aereo ordinato in una logica di sistema; non c'è un acquirente disposto a rilevare insieme passività accumulate e trasporto aereo. Se ci fosse qualcuno disposto a farlo, avrebbe potuto farlo, potrebbe farlo, è ancora in tempo per farlo. Sfortunatamente, non c'è nessuno disposto a farlo.

Questa è purtroppo la realtà data, una realtà profondamente diversa da quella in essere alla fine del 2005.

Una realtà, quella che abbiamo davanti, per cui, in ragione dell'interesse pubblico essenziale ad un trasporto aereo concepito in una logica di sistema, si impone la necessità di finalizzare un'operazione *ex lege* Marzano nelle migliori condizioni possibili. Condizioni che non esistono in astratto, ma solo nel concreto della realtà oggettivamente in essere.

Al riguardo è possibile comunque effettuare alcuni conti specifici.

A giugno 2001, data di inizio del primo Governo Berlusconi, il valore di Borsa per azione di Alitalia era pari a 1,4 euro.

Non è dunque esatto quanto pubblicamente dichiarato, ovvero che un'azione Alitalia valesse in Borsa 10 euro. Come è stato detto, e concordo, « per riportare un po' di serenità bisogna stare al vero ».

Nel maggio 2006, data di fine del primo Governo Berlusconi, incorporando gli andamenti di Borsa prodotti dalle Torri gemelle e in generale dall'andamento dei corsi di borsa, il valore di Borsa di un'azione di Alitalia era pari a 1,042 euro, un differenziale di valore assolutamente fisiologico, evidentemente diverso da

quello oggetto di polemica (*Commenti*). Tutti i corsi di borsa hanno avuto quell'andamento.

Nel successivo periodo di tempo, dall'insediamento alla crisi del Governo Prodi, il patrimonio netto di Alitalia è passato da 1,4 miliardi di euro a zero. Corrispondentemente, si è azzerato il valore delle azioni Alitalia.

Ciò vuol dire che la non risoluzione della crisi Alitalia, protratta per tutti i 22 mesi di durata del Governo Prodi, ha distrutto valore per un pari importo. E questa è una prima voce di costo, insieme pubblico e privato.

Le sorti del prestito-ponte, operato iniettando liquidità dal bilancio pubblico in Alitalia, dipendono dall'esito della contestazione europea sul decreto-legge n. 80.

Si noti: questo non vuol dire che il prestito-ponte sia stato di per sé irrazionale. Vuol dire che è stato, a valle, la conseguenza necessaria di una politica di inerzia protratta per 22 mesi, un altro modo per distruggere valore.

Il costo per regimi di assistenza sociale va ancora calcolato, ma per noi è ragionevole l'ipotesi che sarebbe stato minore se fosse stato realizzato il piano industriale ultimo ordinario possibile del 2005.

Va infine e soprattutto aggiunto che, in assenza dell'intervento in atto, al costo erariale dovrebbe essere aggiunto il costo reale, che sarebbe generato dal blocco del trasporto aereo nazionale, un costo reale ed enorme considerata l'attuale permanente assenza di altre soluzioni attese o ipotizzate come magicamente provenienti dal mercato. Soluzioni che in realtà ad oggi sono del tutto assenti.

È vero che l'Italia è, nell'universo del trasporto aereo mondiale, l'ottavo mercato mondiale, ma non è affatto detto — è tutto da provare — che dal mercato planino sulla crisi di Alitalia altri nuovi operatori, stranieri o italiani, comunque disposti a farsi generosamente carico delle nostre esigenze di sistema.

A tale proposito, c'è una buona definizione di « compagnia di bandiera » ed è quella data nella sua audizione dal Ministro Padoa-Schioppa: « Nel trasporto aereo

la compagnia di bandiera è quella che assicura la maggior parte dei collegamenti aerei all'interno di un Paese e verso l'estero ».

È stato detto che l'operazione in atto non escluderebbe la più o meno immediata cessione di Alitalia a terzi o a stranieri. Una cessione che potrebbe essere prossimamente operata sopra, con la cessione della proprietà della società, o sotto, con la cessione della sua attività. Non è propriamente così.

Per quanto è noto, il *lock-up* societario non è un patto parasociale, ma una componente strutturale dello statuto sociale della società presentatasi all'offerta. Una sua modifica richiederebbe una maggioranza qualificata del 66 per cento. Analoga maggioranza qualificata sarebbe richiesta per eventuali delibere di cessione a terzi dell'attività aziendale sottostante, cessione che infatti costituirebbe modifica sostanziale dell'oggetto sociale, per cui sarebbe richiesta la stessa maggioranza.

Questi vincoli li valutiamo insieme necessari e sufficienti. Altri vincoli non sarebbero compatibili con la normativa europea.

In ogni caso va notato che la società offerente è oggi composta da 18 soggetti, di cui: 5 società sono quotate in Borsa; 2 sono tra i più importanti fondi di *private equity* italiani con *partner* nazionali e internazionali; 2 società hanno fatturati pari a molti miliardi di euro, realizzati in diversi Paesi del mondo; altri sono imprenditori seri e credibili.

È stato ipotizzato che l'operazione in atto contrasti con i principi fondamentali del mercato, basato su competitività e concorrenza. Ma cosa è il mercato: è quello che si stilizza nei libri o quello che si trova nella realtà? In Germania, Lufthansa ha circa il 90 per cento del mercato interno tedesco, in Francia Air France-KLM ha circa il 65 per cento del mercato interno francese, e così via. La nuova Alitalia avrebbe certamente molto meno rispetto a queste percentuali.

Sono fuori dal mercato in Germania e in Francia o siamo fuori dal mercato in Italia? Chi è attento al mercato e alla

concorrenza dovrebbe - credo - piuttosto considerare un dato fondamentale diverso. Ed è che, a partire dall'anno prossimo, la vera concorrenza Italia su Italia a favore dei consumatori non sarà tra vettori aerei, ma tra aereo e treno, data la capacità del treno di assorbire su tratte intorno alle 3-4 ore quote significative dei volumi di traffico aereo, come su Londra-Parigi, Londra-Manchester, Parigi-Marsiglia e Madrid-Siviglia.

Infine, si è detto e scritto, credo, troppo a proposito di conflitti di interesse, identificati anche *extra ordinem*, ovvero anche fuori dal vigente sistema legale.

Credo che, a forza di vedere conflitti di interesse anche dove la legge li esclude, finiremo per essere un Paese che ha sempre più conflitti su cui litigare e sempre meno interessi su cui crescere. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA V COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
GIANCARLO GIORGETTI

PRESIDENTE. Colleghi, darò ora lettura dei nomi di coloro che saranno chiamati a intervenire in base alle indicazioni pervenute dai gruppi. Compatibilmente con i limiti di tempo, anche altri parlamentari potranno prendere la parola, successivamente allo svolgimento degli interventi dei colleghi e del Ministro.

Per il primo giro di interventi, sono iscritti a parlare i colleghi Bersani, Cicolani, Pezzotta, Reguzzoni, Borghesi e Iannaccone, che sono espressione di ogni gruppo presente in Commissione.

Per il secondo giro di domande sono iscritti a parlare i colleghi Zanda, Moffa, Galletti, Polledri e Misiti.

Inoltre, sono state presentate ulteriori richieste di intervento, subordinate alla disponibilità di tempo, da parte dei colleghi Duilio, Biasotti, Meta e Labocchetta. Naturalmente, in base all'evoluzione dei nostri lavori, vedremo come soddisfare le ulteriori iscrizioni pervenute.

Invito i colleghi a contenere i tempi dei loro interventi, al fine di consentire a tutti

coloro che lo desiderano di partecipare al dibattito.

PIER LUIGI BERSANI. Signor presidente, in premessa vorrei sottolineare il fatto che, naturalmente, siamo interessati a che l'attuale tappa della vicenda in esame in qualche modo si chiuda. Noi non siamo per il tanto peggio o tanto meglio. Vorrei che tale aspetto fosse chiaro.

Detto questo, a proposito di questa vicenda, che ci accompagnerà per lungo tempo, vorrei che si prendesse nota della critica radicale ed anche della censura che rivolgiamo all'operato di questo Governo, come cercherò di spiegare.

Non ho tempo, né voglia di ripercorrere le varie fasi della storia. Il Ministro Tremonti ha voluto riscriverla, sempre secondo i suoi slalom. Ad esempio, ha dimenticato di ricordare che nel 2003 si affacciò la possibilità di stringere un accordo, nel quale - diciamo - noi eravamo in piedi, abbastanza, con Air France-KLM e che fu vanificato.

Non so quali siano le fonti del Ministro, per quanto riguarda i numeri che riferisce. Ho sotto mano il *fixing* (fonte Bloomberg) relativo all'aprile 2001. Ebbene, il valore dell'azione è di 9,36 euro.

Quindi, se vogliamo far polemica sul passato, avrei parecchio da dire. Tuttavia, non ho questa intenzione, perché vorrei stare all'oggi. Anzi, non intendo neanche parlare più della comparazione tra l'offerta di allora fatta da Air France e la situazione attuale.

Credo, infatti, che nessuna persona di buon senso possa negare che in quel caso le prospettive industriali, il rispetto delle regole e l'impatto sociale erano ben diversi.

Si poneva il problema della bandiera, che aveva avuto limitate garanzie.

Nella nostra intenzione - e rimane quella la nostra logica - sarebbe stato meglio immettere soldi pubblici, magari dismettendo qualche altra partecipazione, per rafforzare la presenza italiana in un grande operatore. Difatti, tutto il mondo

preferisce partecipare in modo dignitoso a cose grandi, piuttosto che essere padroncini di cose piccole.

E questa cosa piccola che sta venendo fuori, e domestica (*Commenti*)... certo che verrà fuori... non si può porre il paragone fra la Germania, la Francia e l'Italia. In quel caso stiamo parlando di operatori con le spalle robuste, internazionalizzati e che hanno possibilità di sviluppo e di investimenti. Noi avremo un'azienda che dovrà comunque campare sui prezzi alti.

Ministro Tremonti, io amo molto la bandiera, più di quello che si possa pensare, senza essere nazionalista.

È dignitoso ritrovarsi in una situazione, per la quale questa piccola compagnia - perché finirà così, il buon pronostico è questo - dovrà chiedere un passaggio ad un'altra compagnia per portare i propri clienti all'estero? E magari pretendere qualche soldino e prendersi qualche posizione di rendita su quello? È dignitoso fare il commerciante di clienti? Una compagnia simile è nazionale, di bandiera?

Credo che non possiamo intenderci su tale aspetto. Non stiamo creando una nuova Alitalia, ma una nuova Air One. Questo è il punto.

L'argomento è che non si poteva fare altrimenti, è caduta l'ipotesi Air France, si è volatilizzata, si dice; io ricordo invece che qualcuno la cacciò via.

I sindacati non sono stati esenti da questo discorso, ma non si reciti adesso la parte delle verginelle, altrimenti tiriamo fuori i comunicati stampa. Cosa fatta capo ha; non si può fare altro che questo. No, no!

Signor Ministro, ho avuto conferma questa mattina del fatto che lei, davanti a 3 o 4 milioni di italiani, ieri sera ha detto che il famoso piano B di cui ho parlato io sarebbe la stessa cosa, come ha ripetuto anche in questa sede, di quel che avete fatto voi.

Quindi, o lei - cosa che mi rifiuto di credere, perché sarebbe veramente sconvolgente - vive nell'assoluta incomprendenza di che cosa sono questi meccanismi, e questo non è possibile; oppure lei prende

l'abitudine di mentire davanti agli italiani; se vuol mentire, faccia come ritiene, ma non usi il mio nome.

Certo che c'era un piano B; non siamo mica irresponsabili! Se fosse saltato tutto, che cosa avremmo dovuto fare? Ci si stava pensando; la legge Marzano, quella vera, corretta solo nel consentire che il commissario potesse anche vendere, non solo ristrutturare, e vendere per *asset*, ma un commissario con le mani libere, che lavora su procedure di comparazione concorrenziale, che non può fare *bad company*, ma semmai al limite può dividere dei rami d'azienda, che deve rispettare le normative intrinseche alla procedura Marzano, per quel che riguarda i diritti di terzi, creditori, eccetera.

Voi definite Marzano un commissario liquidatore o un curatore fallimentare atipico di una procedura fallimentare atipica, che avete inventato in questo caso. Non accetto che si confondano queste due cose.

Vi dico, inoltre, perché avete agito in questo modo. Perché non avete fatto voi quel piano? La legge Marzano ve lo permetteva. Ci chiedete quali erano i nostri emendamenti. Ebbene, li avete. Sono girati per gli uffici. Se volete, ve li porto.

Perché non lo avete fatto? È questa la domanda sulla quale voglio accendere i riflettori. Lasciamo stare Air France. Perché non si è predisposta una legge Marzano lievemente corretta? Per ragioni politiche, perché il Presidente del Consiglio, se avesse fatto un commissario libero di agire, si sarebbe sconfessato, perché lui aveva detto che la proposta c'era.

Quindi, non ci voleva un commissario libero di agire, ma si doveva imbastire la soluzione e poi trovare il commissario che facesse la *bad company*, il liquidatore.

Ho detto, scritto e ripeto che si è messa in moto una «terza camera» e che si è fatto un vestito su misura. Certamente condivido e sono riconoscente alla disponibilità degli imprenditori, ma prendo atto del fatto che se lei, Ministro Tremonti, non divide le passività, la cordata non la trova.

Si è trattato di fare in modo di trovare la cordata, e questo è il risultato.

Signori, siamo rappresentanti del popolo, non possiamo raccontarci delle cose che non esistono. Ho sentito il Sottosegretario Letta, ascolto adesso il Ministro Tremonti venirmi a dire che se ci sono altre offerte, possono anche farsi avanti.

Siete stati voi a predisporre un decreto, in cui è scritto ben chiaro che solo un soggetto ha diritto ad avere l'informazione; uno solo, tanto è vero che adesso al tavolo vi sono il Governo, il commissario e colui che fa l'offerta.

E mi venite a dire che siamo in una condizione in cui il commissario potrebbe agire! Il commissario vuol fare il liquidatore, il commissario non vuole gli attivi. Altro che Marzano! Bondi se l'è gestita Parmalat! Se l'è gestita Marzano! Adesso abbiamo un commissario che non vuole gli attivi. Cos'è? Marzano? Almeno non prendiamoci per imbecilli - scusate la parola - reciprocamente.

Non venite a dirmi che adesso è possibile una operazione concorrenziale, un confronto di offerte. L'accesso è stato riconosciuto solo a un soggetto. Abbiamo zittito la Consob, abbiamo derogato a tutte le norme sulla concorrenza e via dicendo. Adesso si parla di valore, di prezzo del mercato. Si parla di un valutatore. Signor Ministro, io non voglio sapere di valutatori. Riguardo al prezzo venite a riferire voi, perché voglio capire questo meccanismo.

Se si parla di prezzo di mercato, si presuppone che ci sia un'azienda che possa essere valutata sul mercato. Ma valutabile sul mercato c'è solo un'Alitalia con dentro le passività e un Air One che non so. Ok? Adesso chi valuta la CAI, chi valuta la polpa? Chi valuta Air One? E come? Alla fine, si tratta di soldi nostri, quindi dobbiamo fare attenzione. Non penserete mica che le cose possano andare in questo modo! Su questo non si può scherzare.

Infine, si sono messi i creditori, a qualsiasi titolo, improvvisamente in una situazione di garanzie attenuate. Questo è indiscutibile. Signor Ministro, da cittadino e da parlamentare aspetto ancora da lei una risposta sul seguente punto. Voi -

intendo dire il Tesoro - avete garantito 12 mesi di continuità aziendale. Voglio capire come intendete rispondere a questo impegno.

Se un cittadino ha da lamentarsi e viene a chiedere dei soldi al Ministero dell'economia, chi paga? Paga Pantalone? Si è detto di indirizzarlo al fondo dei conti dormienti, come se fosse *argent de poche*. Sono soldi pubblici. Il fondo dei conti dormienti è costituito da soldi pubblici.

Con i conti dormienti si possono anche realizzare carceri, ristrutturare plessi scolastici, costruire strade e tutto ciò che si vuole. Si tratta di soldi pubblici. Voglio capire come pensate di rispondere a questa domanda, perché su quella garanzia Alitalia fece il bilancio e su di essa si sono basati creditori e azionisti.

Signor Ministro, ogni tanto - non particolarmente in questa occasione - lei ammanta di visioni anche filosofiche le sue azioni e ogni tanto parla del mondo in cui ci troviamo, al mercato e via dicendo. Ebbene, le vengo dietro, non la critico da destra, non succederà mai. La sinistra piace farla a me. Tuttavia, se il criterio è quello dei servizi essenziali, riflettiamo un attimo. Si dice che la concorrenza la faranno i treni. Perché? Perché, adesso che la NewCo sta entrando sul mercato - ingenuamente liberalizzato da me, evidentemente - non li mettiamo insieme, gli diamo tutti i binari e diamo a Pantalone il debito delle Ferrovie? C'è qualcosa che lo impedisce? Se una municipalizzata del sud o del nord va in crisi, per un servizio essenziale, quale l'acqua, non facciamo un'azione del genere?

Voglio bene al capitalismo italiano, ma ricordo che quando abbiamo fatto l'accordo con Edison l'abbiamo chiamato *l'Electricité de Milan*. Gli abbiamo dato la più antica azienda industriale italiana, nave scuola di tutta l'energia. Nessuno se n'è curato, perché i francesi in quel caso non davano disturbo. E se ci mettono le mani solo con una piccola accelerazione, cosa facciamo?

E su Telecom che cosa facciamo, che avete impallinato un povero uomo che ha osato parlare di rete o non rete e quasi si è dimesso Prodi?

Badate che ci sono servizi essenziali anche nell'industria. Per esempio — chiudo subito, chiedo scusa, ma sono tre mesi che devo parlare — ci sono produzioni che possiamo fare solo noi e non è vero che si possono delocalizzare. In questo momento la lineria di Portogruaro ha 300 operai a casa che si domandano come mai nessuno pensi a loro.

Per quanto riguarda gli aeroporti ci avete massacrato parlando come minimo di due *hub*. Adesso non ce n'è nemmeno uno e si parla di ridimensionamento di Linate. E parliamo solo di Milano e di Fiumicino, che pure costituiscono un gravissimo problema. E la Puglia, la Sicilia e la Sardegna, che vedono ridimensionati i collegamenti? E la sommatoria con i casi sociali? Non dimentichiamo che Fiumicino ha la questione degli esuberanti e Napoli quella di Atitech.

Sono dell'idea che i problemi bisogna affrontarli e non voglio ridurmi a fare il demagogo. Mi auguro che, in qualche modo, questa fase si chiuda al meglio, lo ribadisco, ma vi avviso che questa vicenda avrà una lunga coda. E vi dico onestamente che su questo noi vigileremo fino in fondo (*Applausi*).

PRESIDENTE. Colleghi, non dobbiamo trasformare le Commissioni in un'arena. L'intervento dell'onorevole Bersani è stato molto lungo e io non l'ho interrotto, perché mi sembrava giusto lasciargli lo spazio adeguato. Contravvenendo alla regola della replica alla fine del giro degli interventi, do subito la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, che ne ha fatto richiesta. Credo che tutti capirete il motivo per cui procediamo in questo modo.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Se fosse possibile preferirei rispondere in tempo reale. Considero l'intervento dell'onorevole Bersani comunque costruttivo, tuttavia devo muovere due rilievi, uno specifico sul numero

relativo al valore delle azioni. Credo che l'equivoco dipenda dal fatto che non viene considerato il diverso raggruppamento delle azioni operato a seguito dell'aumento di capitale pregresso. Credo che il corso di borsa secco sia correttamente quello che vi ho detto e non quello che avete tirato fuori, perché a seguito dell'aumento del capitale i raggruppamenti sono cambiati. È un fatto tecnico che credo possa essere verificato.

In secondo luogo, ho molto apprezzato tutte le considerazioni di visione, di strategia, di contenuto industriale dell'onorevole Bersani, ma mi permetto di fare solo una domanda, che è anche la prova del nove: se tutto ciò era possibile, se avevate i mezzi per fare tutto questo, perché non l'avete fatto voi in 22 mesi?

PRESIDENTE. Riprendiamo il normale giro degli interventi.

ANGELO MARIA CICOLANI. Sono qui per ringraziare il Ministro Tremonti che a nome del Governo ci ha illustrato un'iniziativa ancora *in fieri* per la quale tutti dobbiamo auspicare una conclusione positiva e che per ora sta a testimoniare l'azione tempestiva e, speriamo, risolutiva del Governo.

Non so, onorevole Bersani, quanto interessi alla gente e ai nostri elettori se siamo all'interno della legge Marzano, più o meno modificata, o all'interno comunque di un procedimento che garantisca al nostro Paese la continuità dell'utilizzo della compagnia aerea a cui in questo momento tutti guardano per vedere garantiti il loro diritto alla mobilità, la continuità territoriale del nostro Paese, in una parola, una parte rilevantissima dell'economia di questo Paese.

Credo non interessi a nessuno se siamo o non siamo nella legge Marzano. Interessa che quello che il Governo sta facendo sia realizzato in modo non contestabile a livello europeo e consenta — come mi pare accada e in proposito vorrei chiedere al Ministro Tremonti quanto ritiene migliorabile questo profilo — l'utilizzo di ammortizzatori sociali tali affin-

ché questo processo di privatizzazione, forse il più difficile nel quadro del sistema delle liberalizzazioni cui abbiamo assistito negli ultimi quindici anni, avvenga senza che alcuni paghino molto più di altri.

Credo che la legge che ci è stata prospettata risponda a questo. Ritengo che le osservazioni dell'onorevole Bersani siano abbastanza strumentali e in qualche caso speciose. Non condivido molto quello che ha detto il Ministro Tremonti circa il contributo positivo dell'intervento del collega Bersani. Innanzitutto non condivido il tentativo continuo di spostare la bandierina: dopo una prima barriera opposta dal centrosinistra sull'inesistenza della cordata e verificata invece l'esistenza di una assolutamente credibile (tanto che alcune regioni governate dal centrosinistra oggi vorrebbero entrarvi), si dice che si tratta di una cordata per una compagnia di « bandierina » e non di bandiera.

A mio avviso dobbiamo ragionare in modo diverso. Abbiamo un gruppo di imprenditori che hanno la volontà di rischiare su una grande avventura e dobbiamo attivare come Governo, in un sistema libero e liberalizzato, tutte quelle azioni che possano favorire questo disegno, senza per questo favorire un attore del mercato rispetto ad altri.

Quanto alla tempestività dell'iniziativa, il Ministro Tremonti ha avviato questo percorso nel Consiglio dei Ministri del 3 giugno, appena 15 giorni dopo che il Governo era entrato nel pieno delle sue funzioni. Credo che in sessanta giorni l'*advisor* abbia compiuto il lavoro dovuto e oggi siamo di fronte a una soluzione. A mio avviso, qualche imperfezione sul piano della trasparenza deve essere valutata in rapporto all'urgenza. Allora, se si voleva garantire questo punto, il prestito-ponte, peraltro criticato fortemente dal centrosinistra soprattutto in Europa, sebbene concesso da un Governo di centrosinistra, avrebbe dovuto probabilmente essere maggiore di 300 milioni.

Per quanto riguarda il piano industriale, credo che noi — specialmente chi si è occupato sempre di questo tema — abbiamo perfettamente chiari i profili da

affrontare. Li ha ricordati Maurizio Prato in un'audizione al Senato circa un anno fa, dopo un mese dal suo insediamento: il sistema logistico, quindi il trasporto aereo; il sistema degli aeroporti, progettato in Italia alla fine degli anni Ottanta, secondo una vecchia concezione del sistema del trasporto, quella degli *hub*, del sistema delle concentrazioni e non del « punto-punto », che il sistema *low cost* ha introdotto negli ultimi dieci anni. Su questo Governo e Parlamento dovranno compiere uno sforzo per organizzare un sistema aeroportuale che favorisca lo sviluppo, in un mercato che — lo ricordiamo — migliora e incrementa il proprio fatturato di 5-6 punti l'anno. Queste crisi, che avvengono sia nelle compagnie aeree, sia nelle compagnie aeroportuali, comunque fanno parte di un mercato in espansione.

Il secondo elemento, estremamente noto, riguarda l'aspetto del personale. Ogni piano industriale redatto da Alitalia, da tutti e sette gli amministratori delegati che negli ultimi sette anni si sono succeduti, ha certificato l'esistenza di questo problema. Questo piano industriale lo affronta, insieme al Governo.

Il terzo elemento è forse più difficile da affrontare, poiché riguarda la flotta. Alitalia ha una flotta vecchia, con costi molto alti, maggiori del 30-40 per cento rispetto a quelli delle altre compagnie, per quel che riguarda il carburante e la manutenzione degli aerei. Sull'ammodernamento della flotta mi pare che vi siano, nello « sposalizio » con Air One, elementi estremamente positivi e favorevoli. L'unica forzatura presente, forse, nella legge — peraltro con precedenti in Europa — è la sospensione per tre anni della possibilità di incidere da parte dell'Antitrust. È un fatto straordinario e viene chiaramente esposto nella legge come tale; tuttavia, vi sono precedenti nel sistema europeo. L'unione tra Alitalia e Air One consente comunque, tra l'altro, l'ammodernamento della flotta in tempi scanditi tra i due e i quattro anni.

Mi sembra che questi siano tutti elementi positivi di questa azione politica. Auspico la chiusura degli accordi sinda-

cali. Non c'è da dire altro al Governo se non di procedere speditamente in questa direzione, frutto del consenso di grandissima parte del popolo italiano verso questo tipo di azioni.

SAVINO PEZZOTTA. Signor presidente, confesso che questa mattina mi sarei aspettato molto di più da parte del Ministro Tremonti, conoscendolo e sapendo che quando espone le cose lo fa sempre con alcuni segni particolari che questa mattina non ho trovato. Soprattutto, mi sarebbe piaciuto capire qualcosa di più sul piano industriale, sul quale non ho trovato grandi novità rispetto a ciò che leggo sui giornali. Mi sarebbe piaciuto sapere come si gestiscono gli aspetti sociali e occupazionali, e che anche su altre questioni fossero fornite maggiori informazioni. Mi sembra, invece, che sia stato più un tentativo di far polemica, che penso oggi non serva granché.

Ora, non voglio tornare - anche se forse sarebbe il caso di farlo - sulla questione di Air France, che probabilmente, se fosse stata portata fino alle sue estreme conseguenze, sarebbe risultata meno onerosa, sul piano sia finanziario che sociale. Capisco che guardare indietro non serva a nulla e che oggi - ed è questo l'imperativo che abbiamo tutti, non solo di fronte al Paese, ma anche di fronte alle persone coinvolte - sia necessario trovare soluzioni positive, che guardino avanti. Non voglio nemmeno sollevare la questione dell'intervento pubblico, perché essendo personalmente sostenitore di un'economia sociale di mercato, non ho mai avuto la puzza al naso quando lo Stato interviene nell'economia; anzi, sono sempre stato un ammiratore delle partecipazioni statali quando qualcun altro le denigrava. Anche questo, però, è un problema e non possiamo far finta che non lo sia.

La mia critica rispetto all'operato del Governo e alle cose che ho sentito si basa su alcune considerazioni che riguardano più l'attualità che il passato. Noi siamo di fronte ad una operazione che, come è già stato detto da altri autorevoli colleghi,

riduce le dimensioni e le ambizioni della compagnia che vorrebbe essere di bandiera. Inoltre, mentre conosciamo bene le condizioni di Alitalia, sappiamo poco di Air One, dell'apporto che offre e della sua situazione economico-finanziaria. Non vorremmo sommare difficoltà a difficoltà.

Mi sarebbe piaciuto capire come una compagnia ridotta in questo stato si collochi sul mercato delle comunicazioni internazionali. Riscontro un'oggettiva difficoltà. Un Paese come il nostro, che dal punto di vista sia dello sviluppo turistico che del commercio necessita di una compagnia in grado di coprire grandi rotte internazionali, sembra invece tendere ad autoridurle, con conseguenti ricadute negative sul livello di competitività.

Si sospendono per un anno le leggi antitrust, determinando dunque una sorta di mini-monopolio, che avrà ricadute negative sui prezzi del trasporto, in particolare di quello interno, con implicazioni sul terreno dell'inflazione in particolare sulla tratta Roma-Milano.

Nutro perplessità rilevando dentro la cordata la presenza di imprenditori che gestiscono delle concessioni di servizi. Non voglio evocare i conflitti di interessi, ma possiamo nutrire dubbi in proposito e forse dovrebbe essere fatta maggiore chiarezza su questo argomento. Sono consapevole del fatto che gli imprenditori fanno affari e non i filantropi, ma questo può valere anche per la banca che ha seguito l'operazione, per cui bisognerebbe capire anche le motivazioni di un intervento così diretto. Questa mattina Corrado Passera ha affermato che le banche sono al servizio della nazione: lo apprendo con molta attenzione e lo chiederò anche per altre situazioni. Dunque sono al servizio della nazione: lo apprendiamo ed incassiamo.

Ho l'impressione che in questa operazione si penalizzino anche azionisti e obbligazionisti, giacché si afferma che verranno rimborsati, senza però specificare come. Desidero quindi chiedere al Ministro come verranno rimborsati e in che tempi, per rasserenare il clima creatosi attorno a questa vicenda.

Mi interesserebbe molto conoscere nei dettagli e nelle articolazioni il piano industriale, per apprendere cosa richieda, quali forze schierarsi in campo, cosa investano i privati e quanto noi come italiani. Poiché infatti si scaricano costi sullo Stato e sui cittadini, è opportuno conoscerne l'entità e la durata.

Vorrei sapere inoltre perché alcuni enti locali siano dentro l'operazione e altri ne siano esclusi. Sarebbe opportuno chiarire anche questo aspetto per non generare elementi di distorsione.

Per storia, tradizione e cultura, questa mattina avrei voluto ascoltare una parola più chiara sul personale e in particolare conoscere la sorte di quello che non viene riassorbito. Considero giusto ricorrere agli ammortizzatori sociali ed accompagnare le persone. È però necessario sapere se per queste persone sia previsto un piano di reimpiego e cosa sia previsto dal punto di vista della formazione e della riqualificazione.

Ho apprezzato il gesto del presidente di Confindustria di metterci qualcosa. Mi sarebbe piaciuto che non solo Confindustria, ma l'intero sistema industriale italiano, avesse presentato anche un piano per l'assorbimento del personale reso eccedente da questa operazione.

È inoltre necessario affrontare tutta la questione del sistema aeroportuale italiano, di cui questa mattina non si è parlato. Ignoro quale ruolo avranno Malpensa e gli aeroporti lombardi. In Lombardia è stato sollevato un polverone su Malpensa e Linate, ma questa mattina non ho ancora ascoltato — anche gli amici della Lega dovrebbero darmi qualche spiegazione — una posizione chiara su Malpensa, sul suo ruolo e sulla sua collocazione.

Poiché permangono tutti questi dubbi e queste domande inevase, in parte anche retoriche, credo che non si possa ipotizzare di risolvere la questione in questo modo. Considerato quanto impegna lo Stato e il grado del nostro coinvolgimento, sarebbe opportuno che fino alla sua conclusione la partita fosse seguita da un Comitato o da una Commissione parlamentare, composta magari dai membri

delle Commissioni oggi coinvolte, per valutare l'iter e i processi messi in campo. L'ampia partecipazione pubblica richiede infatti una vigilanza parlamentare forte e autorevole su questo tema e sull'insieme dell'operazione.

MARCO GIOVANNI REGUZZONI. Talvolta, l'occasione di fare polemica può prendere il sopravvento, ma non risponderò polemicamente alle affermazioni di Pezzotta, perché non voglio alzare polveroni, che solitamente servono per coprire, mentre invece desideriamo capire meglio le intenzioni del Governo e i destini del trasporto aereo.

Non rispondo quindi in merito alle responsabilità dei sindacati nel corso di questi anni, limitandomi a rilevare però come l'analisi che è stata fatta parta dal 2000, mentre il danno era probabilmente precedente. Lo storico *partner* di Alitalia, KLM, infatti corse ai ripari prima fondendosi con un *partner* con un'operazione da cui nacque Air France, quando nel 1998 Alitalia decise di non concentrarsi su Malpensa e di non farla diventare *hub*. Domenico Cempella, che certo non era della Lega, si dimise affermando che in questo modo la compagnia sarebbe andata al fallimento e che non se ne sarebbe assunto la responsabilità. Sin da allora, quindi, il suo destino era già scritto.

Oggi siamo qui a girare pagina per sempre. Questa è la parte che ci piace di più. Abbiamo una serie di complimenti da rivolgere al Presidente Berlusconi e al Governo per il loro operato. Mantenere le promesse fatte in campagna elettorale non è semplice, ma anche se nessuno ci credeva la cordata esisteva ed esiste. Bisogna dare atto al Presidente Berlusconi, al Ministro Tremonti e agli altri componenti del Governo di aver impostato un lavoro assolutamente conforme a quanto affermato in campagna elettorale.

Siamo d'accordo anche sulla procedura adottata, giacché non si ravvisano altre strade ed essa appare corretta. Considero ottima anche la rottura con il passato, per cui non si torna più indietro. Probabilmente, se ci fosse stata una maggioranza

parlamentare senza la Lega, questa ulteriore crisi dell'Alitalia sarebbe stata affrontata con un ennesimo rifinanziamento o con un altro tentativo, magari mascherato, di sostenere un'azienda che ormai non aveva motivo di andare avanti in questo modo. Consideriamo molto positivo tutto questo.

Non intendiamo dilungarci sul giudizio abbastanza positivo sull'intenzione dei nuovi soci. Ovviamente i soci di un'azienda privata operano come vogliono; tuttavia, mi sembra che, riportando un minimo di equilibrio nell'ambito del Paese, ci possa essere quella sanità mentale che il vecchio consiglio di amministrazione non ha dimostrato concentrando su un solo aeroporto tutti i voli del Paese, con risultati economici catastrofici che hanno portato l'azienda al fallimento. Desidero utilizzare questa parola, perché Alitalia è tecnicamente fallita. Le responsabilità faranno parte della storia e ora non ci interessano.

Vengo al ruolo del Ministro Tremonti, competente al riguardo. La parte che ci lascia più perplessi è quella relativa al mercato. Non mi permetterei mai di « fare le pulci » al professor Tremonti quando si interroga su che cosa sia il mercato, ma non posso non rilevare che in Francia Air France conquista il 65 per cento stando sul mercato. Alcune importanti aziende italiane di prodotti di largo consumo, quali pasta o cioccolato, hanno quote simili, ma non esiste un decreto del Governo che assegna di diritto il 50 per cento del mercato.

Questo Paese viene da una tradizione industriale di sovvenzioni a piccole industrie o di monopoli. Ebbene, questa volta non deve essere così. È su questo aspetto che vorrei che il Ministro si esprimesse. Il discorso relativo alla libertà di mercato è importantissimo e può permetterci di dare una visione diversa al provvedimento in questione. Se vi è libertà di mercato, nel rispetto di quanto deliberato dal Parlamento (in proposito vi è un ordine del giorno accolto dal Governo, ma anche altri di tutte le forze politiche che vanno in questo senso, compreso uno della Lega sugli accordi bilaterali), se si è girata

pagina e se oggi la politica che governa il trasporto aereo in questo Paese è basata sul libero mercato, anziché su una compagnia di bandiera, allora va bene tutto. Vi sono poi alcuni aspetti da chiarire, ma il provvedimento è assolutamente condiviso.

Se, invece, si pretende che con una piccola compagnia di bandiera si possa garantire, come qualcuno ha detto, il diritto alla mobilità, occorre comprendere che questo non è possibile. Infatti, Alitalia non lo garantisce e non lo ha garantito fino ad oggi. È diritto alla mobilità avere un prezzo medio del passeggero sulla tratta Milano-Roma di 600 euro? No, non lo è. È diritto alla mobilità che il 70 per cento delle merci lombarde sia costretto a viaggiare via aerea da Francoforte?

Ebbene, noi siamo a favore dei passeggeri, delle aziende e del territorio. Mi permetto di porre delle domande sul territorio, perché questo tema non è stato affrontato. È importante che il Governo guardi attentamente ai problemi che si hanno con il territorio. Come sappiamo, infatti, c'è una causa importante in proposito che riguarda l'azienda che gestisce Malpensa, la quale ha chiesto i danni per il comportamento scorretto di Alitalia. Ovviamente, se esiste una continuità aziendale, e quindi sono garantiti i diritti degli *slot* e gli accordi bilaterali, allora dovrebbe esserci una continuità aziendale anche per quanto riguarda questo tipo di problema.

D'altra parte — mi permetto di sottolineare un aspetto che non deve essere trascurato —, Milano non deve essere posta in posizione di difficoltà, soprattutto da questo Governo e in particolare su questi argomenti. Altrimenti, come scriveva qualche giorno fa un autorevole quotidiano, sembra quasi una posizione di ricatto. Non dobbiamo fare in modo che si configuri una situazione simile, perché non è nella nostra volontà e quindi non deve accadere. Se l'azienda del comune di Milano ha diritto a un risarcimento, deve essere pagata. Invece, le questioni che non hanno a che fare con questa vicenda devono essere gestite in altro modo.

Pertanto, lo ripeto, la nostra posizione è di assoluto favore. Credo che il provve-

dimento debba essere preso in considerazione, anche se vi sono aspetti da approfondire.

Il collega Bersani diceva di non voler porre obiezioni da destra, mentre noi invece facciamo una critica da sinistra. Perché ci devono essere dei lavoratori sempre privilegiati rispetto agli altri? Quando si è applicato il fallimento, l'azienda Volare Web, che oggi è nel gruppo Alitalia con 400 dipendenti, ne aveva 1.800. Si è ricorsi a procedure di mobilità e di cassa integrazione complessivamente — e fu un grande risultato! — per 18 mesi. Perché noi oggi dobbiamo riconoscere di più? Questi, a mio avviso, sono punti importanti, sui quali abbiamo un atteggiamento di dialogo.

L'importante è che finisca la farsa dell'Alitalia, durata quindici anni, e che si vada verso un libero mercato. Non sarebbe meglio avere, ad esempio, voli *low cost* Milano-Roma? Altro che ridurre Linate! Lasciamo spazio alla libertà e alla concorrenza. Perché non possiamo pensare di fare con 50 o 30 euro, in certe condizioni, in certi giorni della settimana, il viaggio tra le due città più importanti del Paese? Questa è una politica che va bene a tutti. Piace all'aeroporto di Venezia, che avrebbe i suoi voli per New York, così come sarebbe gradita all'aeroporto di Palermo o a quelli pugliesi. Un grande Paese come il nostro non può essere coperto da una compagnia di bandiera, perché la storia ha dimostrato che non è in grado di farlo. Le dimensioni del soggetto che va ad essere costituito lo dimostrano.

Pertanto, siamo sicuramente favorevoli a procedere in questa direzione e continueremo a esserlo. Signor Ministro, a mio avviso, vi sono aspetti che devono essere approfonditi — ora parlo a titolo personale —, soprattutto per quanto riguarda l'area di Malpensa e lo sviluppo di Milano, che ci stanno a cuore.

Questa è una partita che non finisce qui. È chiaro che la Lega e il territorio, posti di fronte ad una condizione definitiva, esprimeranno il loro parere favorevole anche se alcuni aspetti non saranno

risolti. Credo, tuttavia, che vi siano i margini necessari per trovare una soluzione.

Ritengo anche che la partita debba andare avanti, perché non voglio che vengano garantiti i monopoli. In questo caso, non si può far diventare monopolio quello che non è un monopolio naturale. La Lega vigilerà su questo aspetto.

Il percorso è lungo, perché gli *slot* devono essere rinnovati ogni mese. Pertanto, non credo che si possa far conto di reinstaurare un monopolio. Su questo facciamo affidamento, perché con il libero mercato si mette fine ad uno dei problemi dell'Italia. Voglio dare atto a questo Governo di averlo affrontato con dignità e coraggio nei primi giorni del suo mandato.

ANTONIO BORGHESI. Signor Ministro, lei ha speso gran parte del suo tempo per dimostrare che questo Governo non ha colpa del fallimento dell'accordo con Air France.

Oggi diamo per scontato che il problema non esiste più, poiché Air France ha abbandonato, e pensiamo quindi di dover ragionare sul futuro. In ogni caso, abbiamo il dovere di fare chiarezza sulle responsabilità politiche di quella vicenda. Inoltre, a mio avviso, vi è un modo per far chiarezza del quale lei può rispondere. Tuttavia, non possiamo prendere in giro gli italiani, raccontando loro ricostruzioni fantastiche, quando è sufficiente prendere dichiarazioni a viva voce di Berlusconi, che al tempo non era ancora Presidente del Consiglio, per capire chi ha la piena e prima responsabilità di quel fallimento. Certo, i sindacati avevano la loro da dire, ma quando il Presidente del Consiglio *in pectore* rilascia certe dichiarazioni, è evidente che la responsabilità politica ricade su di lui. Inoltre, non cento, ma centocinquanta giorni fa, dichiarava esistente una cordata allora assolutamente inesistente, tanto che ci sono voluti centocinquanta giorni. E di che cordata si tratta!

Certamente, al suo interno vi sono persone rispettabili, signor Ministro. Molti hanno al petto la medaglia di cavaliere del lavoro, ma qualcuno ne esibisce anche

qualcun'altra, ad esempio di condanna per corruzione, o per essere indagato per vicende assai gravi di criminalità finanziaria. Pertanto, forse si dovrebbe riflettere anche su questo aspetto.

Personalmente, credo che si pongano problemi di metodo e di merito. Quanto ai problemi di metodo, lei, signor Ministro, per vezzo ha piacere quando la definiscono il « nuovo Colbert » italiano, ma il suo è un « colbertismo » un po' particolare. Devo tuttavia prendere atto del fatto che questo Governo è passato dalle leggi *ad personam* alle leggi *ad impresa*. Questa è la verità. Abbiamo distorto totalmente il mercato, i principi della concorrenza, i principi della libertà di impresa, per fare un provvedimento specifico che riguarda un'impresa. Questo peserà non solo all'interno del nostro Paese, ma anche sulla fiducia che gli investitori esteri possono avere nei confronti dell'Italia. Questi sono danni gravissimi, che subiremo per lungo tempo.

Sul piano del merito, lei sa — certamente non lo ignora — che un nostro collega dell'Università di Milano ha fatto dei conti molto precisi, confrontando l'accordo Air France con la situazione attuale (le risparmio i dettagli, che lei conoscerà bene). Al termine del suo studio, il collega arriva a sostenere che la differenza a carico dei cittadini italiani è compresa in una forchetta che va da 2,8 a 4,4 miliardi di euro. Credo che questo ci possa dare il senso, eventualmente, delle responsabilità politiche, perciò la invito a non rispondermi con una battuta ironica. Se non è in grado di farlo ora, la invito a rispondere anche più avanti, purché lo faccia in modo preciso rispetto ai dati analitici che il collega poc'anzi citato indica.

Del pari, credo vi sia un'altra questione da chiarire, quella che sollevava Tito Boeri, il quale in una delle sette domande che ha posto ha domandato a quanto ammonta l'esposizione di Air One con Intesa San Paolo. Credo che anche la risposta a questa domanda sia utile per capire se vi siano o meno conflitti di interessi di un esponente di banca che si permette di decidere, in luogo del potere

politico, chi abbia diritto o meno a entrare in una cordata. Non sono assolutamente favorevole all'ingresso degli enti locali, e lo dichiaro apertamente, ma che sia l'amministratore delegato di Banca Intesa a stabilirlo mi porta a dire che è in atto lo stravolgimento totale delle regole.

Ancora due questioni e concludo il mio intervento. Prendiamo in considerazione gli effetti gravissimi che noi avremmo sulla concorrenza. È evidente che questa operazione è fatta per ridurre la concorrenza; gli italiani d'ora in avanti e in prospettiva, soprattutto su certe rotte, pagheranno di più i biglietti aerei. Li stanno già pagando di più. Forse nessuno se ne è accorto, probabilmente perché noi parlamentari, viaggiando in Italia, non abbiamo tale percezione, ma chi tutti i giorni paga i biglietti si è accorto che sono aumentati del 40 per cento.

Lo sa perché, signor Ministro? Questo è un altro degli effetti della sua *Robin tax*. Io, come lei sa, amo definirla « Ministro Robin Tremonti-sceriffo di Nottingham », perché grazie anche alla *Robin tax* le linee aeree hanno aumentato di circa il 50-60 per cento il prezzo finale del biglietto che noi stiamo pagando: continueremo a pagarlo e lo pagheremo di più, perché l'effetto di questa operazione sarà minore concorrenza all'interno del nostro Paese.

Ancora una questione, ed è l'ultima, ovvero il problema della trasparenza. Si parla di una trasparenza che qui è inesistente. Se c'è un sussulto di dignità su questa vicenda, io le chiedo che si rendano pubbliche a chi ne fa richiesta, ovviamente avendo determinati requisiti, le condizioni di questa operazione e che si diano trenta giorni di tempo ad altre possibili cordate per poter presentare ipotesi più favorevoli ai contribuenti e ai cittadini italiani. Si darebbe così un segnale che questa operazione non è stata costruita dall'inizio alla fine per fare dei regali a qualcuno. Se è vero quello che ha scritto quel collega di Milano, cioè che ai cittadini costerà dai 2,8 a 4,4 miliardi di euro in più, ancora una volta, come già avete fatto indirettamente attraverso la *Robin tax*, voi metterete le mani nelle tasche dei cittadini — sebbene

affermate il contrario — e tutti i contribuenti pagheranno salata anche questa vicenda che poteva concludersi in modo diverso.

ARTURO IANNACCONI. Signor Ministro, dagli interventi dei colleghi dell'opposizione io ho compreso le critiche senza per la verità ascoltare proposte.

Se questo Governo si fosse mosso in continuità con il Governo Prodi, a quest'ora saremmo impegnati a discutere sul fallimento dell'Alitalia, sulla perdita di oltre 20 mila posti di lavoro; il nostro Paese sarebbe stato ancora sulle pagine dei quotidiani internazionali per una vicenda che avrebbe segnato il fallimento della politica e della stessa imprenditoria italiana.

Ritengo che il fatto che noi discutiamo, sia pure su posizioni diverse, contrapposte e molto distanti tra loro, su una soluzione, comunque trovata, segni un elemento fortemente positivo in grado di contraddistinguere ancor più l'azione di questo Governo. Mi auguro che ci possano anche essere, nello svolgimento dei lavori di questa mattina e successivamente in Aula, momenti di minore tensione e di maggiore convergenza quando si tratta di discutere degli interessi dell'Italia.

Ho condiviso la sua riflessione, signor Ministro, secondo la quale ci occupiamo troppo dei conflitti e poco degli interessi dell'Italia e del Paese. Dobbiamo invertire questa tendenza della politica italiana, partendo da un dato: noi non possiamo mettere sullo stesso piano Alitalia e altre realtà industriali in crisi del Paese. C'è un valore simbolico diverso, che riguarda complessivamente l'Italia.

Durante i giorni in cui in Parlamento abbiamo discusso sul decreto-legge n. 80 del 2008, relativo al prestito ponte, abbiamo ascoltato fondamentalmente due critiche. La prima è che si utilizzano fondi pubblici per una compagnia aerea, sebbene pensionati e operai non prendano l'aereo. Tuttavia, una compagnia aerea serve a uno sviluppo completo di un Paese che vuole competere a livello globale.

La seconda critica sosteneva che la cordata degli imprenditori fosse una invenzione in campagna elettorale del candidato Presidente del Consiglio del centro-destra. Questa mattina ho sentito parlare di tariffe. Verificheremo se queste tariffe saranno competitive, se saranno eccessivamente elevate; tuttavia sulla polemica relativa alla cordata degli imprenditori è calato definitivamente il sipario, nel senso che gli imprenditori ci sono e rappresentano, a mio avviso, la parte migliore dell'imprenditoria italiana.

C'è, però, chi vuole riconoscere l'esistenza di alcuni conflitti di interesse nel gruppo di questi imprenditori. Mi chiedo se questo nervosismo, che prende parte dello schieramento di opposizione, non sia legato al fatto che alcuni di questi imprenditori, politicamente e idealmente vicini a quelle posizioni politiche, abbiano deciso di scommettere in maniera concreta su un'operazione che non riguarda il futuro di Alitalia, ma il futuro del Paese. Non dimentichiamo che quando un Paese rinuncia, senza fare alcun tentativo, a pezzi importanti della propria storia economica e industriale, corre il rischio di essere travolto dalla globalizzazione. Questo è il nodo principale.

Signor Ministro, nell'apprezzare, a nome del Movimento per l'autonomia, l'operato del Governo e il suo, nonché condividendo in pieno l'intervento che ha reso questa mattina, vorrei porre alla sua attenzione due argomenti. Quando si parla di trasporto aereo si deve parlare anche di infrastrutture. Nel Mezzogiorno c'è un grave deficit infrastrutturale: bisogna potenziare gli aeroporti esistenti e realizzarne di nuovi, anche per incrementare i flussi di passeggeri che, come abbiamo ricordato, in Francia e in Germania sono in percentuale ben più elevati rispetto a quelli trasportati da Alitalia.

Vorrei, inoltre, sottoporre alla sua attenzione un ordine del giorno, che non leggerò perché già depositato in Aula, sottoscritto dai parlamentari di tutti i gruppi di maggioranza e di opposizione, inerente al futuro di Atitech. In questo documento non chiediamo ammortizzatori

sociali, ma che quei posti di lavoro vengano salvaguardati e tutelati, perché una compagnia aerea che dovrà scegliere scali e rotte per garantire il futuro del nostro Paese non può rinunciare a una manutenzione di qualità qual è quella garantita dai lavoratori dell'Atitech. Tale azienda possiede un'alta specializzazione grazie alla quale la manutenzione sarà realizzata a costi assolutamente competitivi. Anzi, Atitech garantisce fette di mercato anche internazionale, non solo nazionale.

In conclusione, signor Ministro, nel sottolineare quest'ultima parte del mio intervento, esprimo la piena approvazione del mio gruppo all'operato del Governo e alla relazione che questa mattina ha riferito alle Commissioni.

PRESIDENTE. Avverto i colleghi del secondo gruppo e gli ulteriori iscritti che, se vogliamo concludere in un tempo ragionevole, garantendo a tutti la possibilità di prendere la parola, è necessario condensare gli interventi in pochi minuti e concentrarsi sulle domande da porre al Ministro.

Do la parola al Ministro Tremonti per una prima replica.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze.* Concentrerò la mia replica. Tutti gli interventi hanno costituito per me oggetto di grande interesse, naturalmente tenendo conto delle diverse posizioni. Ritengo che, come premesso dal presidente Valducci, le risposte alle domande poste debbano essere rivolte al Governo a valle però della trattativa in atto.

Attualmente, data la natura di quella trattativa, credo che sia non solo inappropriato, ma impossibile per il Governo formulare risposte, perché tutto è in atto dentro una trattativa caratterizzata da un alto grado di complessità, che comunque riguarda l'interesse nazionale, l'immagine internazionale e tanti altri interessi specifici del trasporto aereo, della posizione del personale e dei consumatori. Credo che a tutto questo possa e debba essere data risposta da parte del Governo, ma solo a valle di quella trattativa.

LUIGI ZANDA. Signor presidente, preliminarmente vorrei sottolineare come intervenendo in Aula in Senato una settimana fa, al momento dell'annuncio del decreto-legge, abbia già espresso la mia opinione, che coincide con quella dell'onorevole Bersani, secondo cui non dobbiamo giocare « al tanto peggio, tanto meglio » e quindi augurarci come italiani che l'operazione Alitalia si concluda positivamente.

Vorrei porre al Ministro alcune domande di carattere più ordinamentale che politico. Le opinioni del Partito Democratico sulla soluzione industriale scelta dal Governo sono state già chiaramente espresse dall'onorevole Bersani, per cui preferirei sottolineare altri aspetti.

Nella sua relazione il Ministro Tremonti ha omesso di ricordare il decreto del 2003, con il quale veniva definita una soluzione per Alitalia in una fase in cui le compagnie più importanti al mondo venivano ristrutturate e accorpate, con la creazione di un nuovo equilibrio.

Al Ministro Tremonti, che doveva condividere quel provvedimento in tempi in cui era Ministro dell'economia come oggi, vorrei chiedere se non ritenga che quello fosse il momento migliore per risolvere il problema di Alitalia in maniera soddisfacente per il nostro Paese, occasione che il nostro Paese si è in qualche modo giocata.

Mi aspetterei inoltre una risposta precisa dal Ministro su una questione già evocata da altri interventi. Il decreto-legge presentato al Senato la settimana scorsa modifica in modo molto consistente alcuni principi consolidati del nostro ordinamento giuridico in tema di concorrenza e di mercato. Non farò l'elenco di tali consistenti modifiche apportate dal decreto. Vorrei chiedere al Ministro se non ritenga che questo possa costituire un grave precedente, laddove il Governo potrebbe incontrare difficoltà, ove dovessero presentarsi casi analoghi riguardanti non soltanto le imprese pubbliche — Bersani citava le municipalizzate, le Ferrovie dello Stato —, ma anche le grandi imprese private. Vorrei sapere se non consideri

difficile sfuggire alla richiesta di seguire la strada già percorsa per il caso Alitalia anche in altre circostanze.

A proposito del decreto-legge, vorrei porre un'altra domanda. A causa di Governi di centrodestra come di centrosinistra, il nostro Paese ha preso una deriva molto grave, che francamente non condivo, con un uso smodato e fuori della previsione costituzionale del decreto-legge. Qui si rileva però un caso molto particolare, perché siamo intervenuti con un decreto-legge in una materia ordinamentale. Probabilmente, Ministro, lei risponderà che era necessario perché la norma doveva entrare in vigore immediatamente. Tuttavia, ricordo che poche settimane prima il Governo era giunto anche a modificare le tariffe autostradali con decreto-legge. Allora vorrei chiederle se non ritenga che questo provvedimento sia totalmente fuori dalla previsione costituzionale della necessità e dell'urgenza. Ritengo la modifica di questioni ordinamentali di grande spessore tramite un decreto-legge un'ipotesi non contemplata dalla nostra Costituzione.

Per quanto riguarda l'iniziativa della procura per verificare se in questa situazione di Alitalia possano essere ravvisate delle responsabilità, vorrei sapere se il Governo abbia messo a fuoco le ipotesi in merito a eventuali smagliature della *governance* della società negli anni passati in grado di produrre responsabilità.

Abbiamo letto che sarebbe stato individuato un *network* di cinque aeroporti che dovrebbe sostituire l'ipotesi di due *hub*. Vorrei sapere se individuare un *network* di cinque aeroporti principali prima che sia stato individuato il *partner* internazionale non significhi mettere il carro davanti ai buoi. Inviterei infatti il Governo a fare molta attenzione alle sorti di Fiumicino e degli aeroporti romani. Il presidente della regione Lazio aveva chiesto di entrare nell'azionariato di CAI e questo non è possibile, ma rimangono i problemi per i quali aveva posto la questione, ovvero lo sviluppo dell'economia romana, nazionale e del Mezzogiorno e le prospettive degli aeroporti romani. C'è il

problema del mantenimento degli *slot* di cui dispongono gli aeroporti romani. Le sottolineerei dunque la necessità che il Governo vigili sulle *chance* lasciate agli aeroporti di Roma.

Non avrei fatto alcun cenno ai conflitti d'interesse, se non lo avesse fatto lei, quando ha affermato come ci staremmo occupando più di conflitti che di interessi. Francamente, anche sulla questione di Alitalia, mi sembra invece che ci si stia occupando più di interessi che di conflitti. E mi sembra che anche la soluzione predisposta confermi in modo molto chiaro la definizione felice di Guido Rossi che, riferendosi all'Italia, parlava di un Paese dal conflitto epidemico. Noi stiamo avallando la diffusione dell'epidemia del conflitto di interessi.

SILVANO MOFFA. Signor presidente, rivolgo un ringraziamento al Ministro per la sintesi molto chiara che ha voluto fornire alle Commissioni, in merito alle questioni pregresse, ma anche alla fase delicata che stiamo attraversando per salvare l'Alitalia.

Voglio subito porre l'attenzione su due questioni che, a mio avviso, dovrebbero entrare nell'agenda del Governo e che, sono sicuro, devono essere poste al centro della questione complessiva che riguarda l'Alitalia.

Mi riferisco in particolare alla necessità e all'urgenza, che in qualche misura è stata richiamata poco fa dal senatore Zanda — in merito alle quali, però, ho un parere diverso —, di avviare una politica seria di riforma dei trasporti nel nostro Paese. Non c'è dubbio, infatti, che il sistema aeroportuale italiano soffra di ritardi e deficienze e che una parte della crisi dell'Alitalia sia connessa anche al modo in cui viene regolamentato il sistema aeroportuale italiano.

Siamo abituati ad essere ipercritici con noi stessi, nel voler essere rispettosi degli indirizzi comunitari, però non ci sorprendiamo del fatto che interventi di Stato, molto consistenti, siano stati attuati dalla

Francia a suo tempo per garantire ai vettori nazionali situazioni di vantaggio rispetto ad altri.

Mi rivolgo con grande franchezza soprattutto all'opposizione, dicendo che vi è una sorta di atteggiamento schizofrenico. Nel periodo del Governo Prodi si voleva accelerare un processo di privatizzazione. Ci sarebbe molto da discutere su quelle procedure e sull'assenza di controllo, più volte denunciata all'epoca da deputati e senatori del Popolo della Libertà, in materia di esternazioni che determinavano sbalzi in campo borsistico. Peraltro, nessun ancora ci dice esattamente quali speculazioni si siano intessute in quei momenti.

Certo è che la situazione dell'Alitalia si è aggravata e che la circostanza è davvero paradossale. Infatti, si va al capezzale dell'Alitalia, si cerca in qualche modo di « resuscitare un morto » e si tenta in tutte le maniere di cambiare anche il modo con il quale l'imprenditoria nazionale - non voglio fare distinzioni sui colori d'appartenenza, ma sul sistema imprenditoriale italiano nelle sue punte di eccellenza - decide finalmente di entrare in campo. Tutto questo, tra l'altro, viene attuato in seguito a un richiamo netto ed esplicito del Presidente del Consiglio. Ebbene, dopo aver fatto intendere agli italiani per mesi e mesi che dietro a questa operazione c'era soltanto un sogno impossibile e una bugia cavalcata sull'onda di una fase elettorale, oggi si viene a dire che tutto sommato dovremmo essere molto più presenti come sistema pubblico e come interventi sul canto pubblico rispetto a crisi di questo tipo. Da parte di chi è stato all'avanguardia in questi processi di privatizzazione, francamente mi sarei aspettato qualche domanda di tipo diverso. Ad esempio, non sento più parlare da parte della sinistra degli esuberanti. Forse si sono accorti che anche i sindacati stanno per sottoscrivere un accordo, proprio perché lo ritengono enormemente migliore rispetto a quello strappato nel confronto con Air France.

Signor Ministro, riguardo al problema del salvataggio, quando avremo i dati di

conoscenza necessari per poter fare una valutazione complessiva, porremo domande dando a lei e al Governo la possibilità di rispondere ad alcune questioni politiche poste oggi. Nel frattempo abbiamo la possibilità di avere subito un quadro esatto delle politiche di integrazione dei sistemi portuali e aeroportuali italiani? Non vorrei, infatti, che si riproponesse questa sorta di dualismo tra nord e sud, tra Malpensa e Fiumicino. Non vorrei che non si cogliesse l'opportunità di creare un sistema integrato in un Paese che deve seguire tale direzione, se vuole tornare ad essere competitivo nel campo del trasporto aereo, ma anche in quello effettuato su ferrovia e via mare. Occorre parlare di una politica di integrazione e della necessità di superare una concorrenzialità del tutto assurda che in alcune aree del Paese vede aeroporti molto vicini tra loro e l'assenza di infrastrutture rispetto ad altri sistemi aeroportuali sicuramente meglio dislocati dal punto di vista geografico e più competitivi a livello internazionale.

Dico questo, perché forse dovremmo cominciare a costruire qualcosa in più su questo versante, per evitare che ci siano criticità su Fiumicino, come su Malpensa e per non tornare a dare l'immagine di un Paese che vuole dividersi e non fare sistema intorno al trasporto.

Infine, pongo un'altra domanda. È possibile sapere qualcosa in più rispetto ai patti parasociali che sono stati sottoscritti? È nelle condizioni di poterci dare informazioni al riguardo oggi, signor Ministro, o dobbiamo attendere e della cosa prenderemo atto in seguito? Dico questo, perché lei, molto opportunamente, ha voluto allontanare il dubbio che dietro questa azione si nascondessero operazioni di scalata o di ingresso di altri *partner*, al di fuori delle logiche di *partnership* e di *joint venture* che ovviamente, per stare sul mercato internazionale del trasporto aereo, bisognerà prima o poi concludere. Mi domando se nel patto parasociale ci siano altri elementi che, senza incidere sulle norme comunitarie, consentono di avere maggiori garanzie in questo senso.

PRESIDENTE. Onorevole Polledri, mi raccomando la sintesi, perché tra circa venti minuti il Ministro deve lasciarci. Se vogliamo che tutti possano prendere la parola, invito a contenere la durata dei vostri interventi.

MASSIMO POLLEDRI. Sono tornati i « capitani coraggiosi ». Qualche memoria delle privatizzazioni realizzate in passato, che non sempre sono andate nell'interesse del consumatore e dello Stato, l'abbiamo: quella relativa a SEAT-Pagine Gialle di circa 1,5 miliardi di euro e la vendita dell'Olivetti che credo abbia fruttato al signor Colaninno circa 2-3 miliardi di euro. Abbiamo bisogno di qualche garanzia. Immagino che alcune situazioni siano abbastanza note, come ad esempio i debiti di Air One nei confronti di Banca Intesa.

Il centrodestra viene sempre accusato di essere in una situazione di conflitto di interessi. Credo che ciò sia proprio vero, nel senso che chi è in conflitto con il centrodestra, solitamente fa bene i propri interessi. Invece, gli imprenditori di centrodestra — giustamente, visto che noi siamo imparziali —, come è avvenuto per i petrolieri, prendono delle legnate bestiali, senza magari essere stati neanche ricevuti. Questo per dire che siamo imparziali, ma anche che purtroppo qualcun altro porta a casa dei risultati. Non vorremmo che una situazione simile si ripetesse.

Come potrebbe accadere? Se l'accordo con il personale viene stipulato, è evidente che questo pacchetto garantisce, a chi lo porta a casa, un discreto guadagno. Immagino che il Governo possa pensare a qualche organismo di controllo su cosa farà il presidente e su quali operazioni si attueranno in futuro. Questa rassicurazione sarebbe gradita. Allo stesso modo, come ha detto il Ministro, occorrerebbe qualche garanzia sulle tariffe dei voli interni, rispetto alle quali oggi si è in regime di monopolio di AirOne e Alitalia.

Infine, Ministro, si è parlato tanto del valore delle azioni. Qualche tempo fa ci siamo permessi in punta di penna di scrivere alla Consob, perché c'è stato un momento in cui Palazzo Chigi ha avuto

molte opportunità. Bastava che il suo predecessore decidesse in anticipo di andare in Francia e miracolosamente le azioni di Alitalia guadagnavano un 10-20 per cento e venivano fermate per eccesso. Visto che non si sa come siano andate le azioni — mi pare che si sia parlato di 1 punto in meno —, perché lei, signor Ministro, sicuramente è più autorevole di noi poveri parlamentari di campagna, non sollecita la Consob e magari dà un'occhiata alle oscillazioni che hanno subito le azioni?

AURELIO SALVATORE MISITI. Signor presidente, credo che questa mattina abbiamo ascoltato una relazione del rappresentante del Governo un po' troppo generalista. Avremmo voluto avere qualche dettaglio in più da parte del rappresentante dell'azionista di maggioranza della vecchia Alitalia; il presidente lo ha definito ex azionista, ma io non so bene se queste azioni ci sono o non ci sono, o se sono state vendute o meno. Sta di fatto che l'azionista di maggioranza relativa in una società di questo genere deve preoccuparsi di due o tre questioni di fondo, anche se l'Alitalia, come dice qualcuno, è fallita.

La prima questione che bisognerebbe garantirsi è quella di non ricorrere sostanzialmente ai soldi e alle tasche degli italiani e che l'operazione complessiva non costi molto ai cittadini. Interverrò su questo punto, ponendo qualche domanda al Ministro.

L'altra questione è che la nuova Alitalia, che è pur giusto che si faccia, basi la sua attività anche sulla massima sicurezza dei cittadini e del personale.

Inizio dal primo punto. Avendo ascoltato anche gli interventi precedenti, relativi in particolare alle questioni generali, debbo dire che mi ritrovo in molti di essi, specialmente in quello dell'ex Ministro Bersani, il quale ha rilasciato dichiarazioni molto responsabili. Non vorrei definire questa operazione in modo spicciolo come una truffa — come invece ha fatto lo stesso onorevole Borghesi — però mi pongo delle domande alle quali desidererei venisse fornita qualche risposta.

Alitalia è stata valutata 300 milioni, sostanzialmente quanto pagano Air One. Noi sappiamo, però, che i soli *slot* di Heathrow valgono 500-600 milioni. Sappiamo anche che Alitalia ha alcuni aerei, mi riferisco ai sei di proprietà e non a quelli in *leasing*; ebbene, uno di questi è il Boeing 777 che vale più di 300 milioni.

In altre parole, noi, come parte pubblica, regaliamo alla cordata soldi del pubblico, ma anche i soldi degli azionisti privati. Noi, in qualche modo, attraverso questa operazione stiamo svendendo; vorrei sapere se tale questione è stata esaminata dall'azionista di maggioranza.

Inoltre, mi è sembrata un po' ingenua la domanda del collega Iannaccone che io stimo molto per quello che dice, lo ascolto sempre con piacere. Voler salvare l'azienda di Napoli che si occupa di manutenzione ad elevato livello, è un proposito non solo sacrosanto, ma anche giusto. I fatti comunque non corrispondono poiché il collega afferma che la questione sarebbe oggetto di trattativa della nuova società di Alitalia; ad ogni modo, tutta questa storia evidenzia come si tratti di una scelta politica, la sicurezza infatti ha un costo elevato.

Per fornire risposte positive a quanto richiesto dall'onorevole Iannaccone, bisognerebbe dare degli indirizzi a coloro i quali vanno a trattare, sottolineando il fatto che la sicurezza è uno degli elementi fondamentali: in ogni caso, ciò non avviene. Noi sappiamo benissimo, ad esempio, che l'incidenza del costo del personale Alitalia corrisponde al 18 per cento del totale, mentre quello di Air France arriva fino al 30 per cento; tuttavia, la si vuole ridurre all'8 per cento. Ebbene, ridurre l'incidenza del personale all'8 per cento significa ridurre l'investimento relativo alla sicurezza fino ad arrivare alla metà di quanto investono le compagnie *low cost*. A mio avviso, quindi, l'azionista di maggioranza pubblico non può disinteressarsi di questi argomenti.

Signor Ministro, la prima richiesta che avanziamo, pertanto, è di sapere se lei ha considerato la questione della ricchezza di Alitalia: al di là delle deficienze, infatti, la

ricchezza di questa compagnia consiste infatti in queste proprietà, *slot* e aerei, e soprattutto nella preparazione del suo personale. La ricchezza è data anche da questo aspetto; voi sapete bene quanto costa la preparazione di un pilota.

La seconda richiesta che avanziamo è di sapere se l'azionista di maggioranza abbia dato indicazioni a chi tratta, che possano portare ad una sicurezza dei voli, poiché la riduzione dal 18 all'8 per cento del personale porterebbe fuori dal rispetto di ogni criterio di sicurezza. Significherebbe, infatti, sottoporre il personale ad un ritmo di lavoro assolutamente insostenibile, in termini di riposi e quant'altro.

Credo, quindi, che pur non prendendo parte alla trattativa attuale, il Governo, nella persona del Ministro Tremonti, dovrebbe intervenire almeno nelle linee generali, ossia sulla sicurezza, sulla questione dei pagamenti, sull'importanza di non addivenire alla svendita di Alitalia. Solo in questo modo potremmo affermare che l'operazione non è una truffa, ma è tesa al rispetto degli interessi dei cittadini.

Detto questo, mi auguro che la trattativa si concluda rapidamente, anche con un cambio di rotta in riferimento agli argomenti appena trattati. Credo che il Governo — al di là della posizione che ha assunto di non esporsi adesso, ma di farlo dopo — possa, magari senza propagandare la sua attività, dare delle indicazioni che vadano incontro alla sicurezza dei cittadini e a quella dei dipendenti, tenendo conto anche delle tasche degli italiani.

Sulle questioni generali mi ritrovo negli interventi svolti dagli onorevoli Bersani e Borghesi.

LINO DUILIO. Signor presidente, prima di porre delle domande, faccio solo una brevissima premessa.

Sinceramente, spero che in futuro ci si possa confrontare prescindendo da questo continuo riferimento al Governo Prodi. Lo dico anche a vostro beneficio, signor Ministro, poiché, quando — come credo speriate — arriverete alla fine del quinquennio, sommando il quinquennio precedente e quello successivo, saranno dieci gli anni

del Governo Berlusconi, rispetto ai venti mesi di Governo Prodi. Ebbene, a quel punto, sarà un po' difficile presentare agli italiani una situazione in cui lo scoglio delle nequizie è concentrato in venti mesi, mentre i dieci anni sono composti di sole virtù. Suggestirei, quindi, di cominciare a trovare qualche argomentazione retorica un po' diversa.

Ferma restando la diversità di opinioni circa quella che lei ha definito una chimera, ma che secondo me non era tale, vengo alle domande.

La prima, più che una domanda è una considerazione: poiché dispone di autorevoli uffici di supporto, le consiglieri di leggere la *Gazzetta Ufficiale* dell'Unione europea del 22 luglio 2008; al suo interno, oltre ai rilievi mossi dall'Unione nei confronti del decreto-legge n. 80 del 2008 da lei citato, ve ne troverà degli altri riguardanti anche i successivi decreti-legge n. 93 e n. 97 del 2008. L'Unione europea, in considerazione delle difficoltà esistenti, che evidentemente preludevano il rischio di una liquidazione, contesta ad esempio il decreto-legge che ha convertito e portato a patrimonio il prestito.

Mi preme farle osservare come lei abbia perimetrato i rilievi al solo decreto-legge n. 80 del 2008. Tra l'altro, vorrei ricordarle che questo provvedimento è stato emanato da un Governo in gestione puramente ordinaria e onestà intellettuale vuole si riconosca una qualche influenza — termine molto mite — alla sua emanazione, che ha contemplato i 300 milioni.

Vorrei porle ora una domanda, che non è polemica, riprendendo il tema del conflitto di interessi, cui non sono particolarmente appassionato e che non considero una questione religiosa. Le rivolgo una domanda precisa utilizzando il parere in materia dell'imprenditore Benetton. Egli, in un'intervista a *Il Sole 24 ore* del 30 luglio scorso, affermò testualmente: « Non è pensabile che il piano abbia successo senza la presenza di un *partner* internazionale disposto a intervenire subito, non tra un anno o due. Forse, la soluzione migliore sarebbe stata quella di vendere ad Air France. Purtroppo le cose sono andate

diversamente. Bisogna ricordare comunque che come gruppo dobbiamo valutare con attenzione il possibile conflitto di interesse, data la partecipazione posseduta in Aeroporti di Roma ricordando che i soci hanno ovviamente diritto di voto oltre che di veto sugli investimenti significativi ».

Il giornalista a quel punto sottolineò come tale conflitto di interesse rischiava di diventare un caso da manuale: il proprietario del più importante aeroporto d'Italia diventa socio del più grande vettore italiano trovandosi poi nella difficile posizione di dover contrattare le tariffe dello scalo come fornitore del servizio, come controparte. Rimanderei alla notizia di oggi, secondo cui la SEA e gli Aeroporti di Roma avviano iniziative per recuperare i circa 200 milioni di euro di crediti già scaduti.

A questa domanda Benetton rispose: « È proprio questo il paradosso ed è per questa ragione, a mio avviso, che il miglior servizio che noi come gruppo possiamo fornire all'Italia è quello di fare di Aeroporti di Roma e di Fiumicino un grande aeroporto europeo. Questo è il nostro impegno. Non è questione di soldi, ma di rispetto delle regole e di correttezza nei confronti del mercato e dei nostri azionisti ». Trascuro il resto per esigenze di sintesi.

Ho fatto questa citazione non per utilizzare retoricamente un argomento al fine di portare la ragione dalla mia parte, ma perché ritengo esista oggettivamente una questione e che non si possa esorcizzare il problema del conflitto di interessi sull'altare di una polemica politica, per cui tutti parlano di tale conflitto. Oggi ci troviamo in questa situazione.

Vorrei dunque conoscere la sua opinione sulla due distinte visioni di Benetton, potendo anche citare altri imprenditori che intrattengono rapporti con la pubblica amministrazione.

Infine, dato che il Ministero dell'economia e delle finanze detiene ancora qualche azione, vorrei sapere qualcosa in più su Air One, perché sapere che tale compagnia è valutata come Alitalia ci fa sorgere il dubbio, che vorrei lei fugasse, di

trovarci di fronte ad una surrettizia azione di salvataggio portata avanti nei suoi confronti.

Non si capisce infatti cosa tutto questo comporti in termini di costi e benefici, anche perché la soluzione italiana, per quanto riguarda i servizi resi, non è migliore rispetto a quella offerta da Air France. Avrei altro da aggiungere, ma mi fermo qui per ragioni di tempo.

SANDRO BIASOTTI. Complimenti, signor Ministro, perché le sue audizioni rappresentano rare occasioni in cui la noia non fa capolino. Condivido la veridicità della sua cronistoria. Prodi ha fallito e soprattutto mi sembra stia fallendo l'opposizione in questa sede, giacché non ho sentito citare nessuna soluzione alternativa e non ho rilevato neppure un po' di onestà intellettuale.

Nell'ultima sua audizione, la critica era costituita da rilievi sulla cordata inesistente, mentre personalmente mi avrebbe fatto piacere ascoltare qualche opinione divergente al riguardo (*Commenti*). Un mese fa, in quest'aula avete affermato che la cordata era una bufala e che mai sarebbe esistita. La cordata è invece formata da 16 autorevoli componenti, certamente alcuni non sospettabili di collusioni con il Governo Berlusconi. Avete parlato di conflitto di interessi, ma è la prima volta che, per fortuna, il Presidente Berlusconi non c'entra, lieve passo in avanti.

Poiché le polemiche sono state espresse sul valore delle azioni, pur non essendo personalmente in grado di sapere se nel 2001 il valore fosse di 1,04, a cui credo, o di 8 euro, però all'epoca del precedente Governo Prodi, nel 1997 le azioni valevano 14,72 euro e cinque anni dopo, nel 2001, in un momento in cui tutti i traffici sono aumentati e tutte le compagnie si sono sviluppate, è stato lasciato al Governo Berlusconi un valore da 14 a 8, o a 9 o a 1 euro. Questa è la sostanza vera.

Non posso non ricordare che quando Prodi ha scelto in esclusiva Air France, a mercati aperti, anche questo è uno scandalo, il valore dell'azione era 0,96 euro e Air France ha offerto 0,35 euro per

azione; a mercati aperti e con la regia di Prodi. Su questo mi sarei aspettato una presa di posizione da parte del centrosinistra.

Signor Ministro, non le rivolgo domande, perché quelle che vorrei farle non dipendono da lei. Invito il mio presidente Valducci a sentire il Ministro Sacconi per i dipendenti, il Ministro Matteoli per gli aeroporti — a me interessa quello di Genova — e il Ministro Scajola per i prezzi e la concorrenza.

Chiudo il mio intervento formulandole di nuovo, signor Ministro, i miei complimenti. Sono fiero che lei abbia utilizzato strumenti straordinari per risolvere problemi straordinari, come già avvenuto in Campania. La gente è contenta e vi segue.

AMEDEO LABOCSETTA. Ringrazio il presidente, ma soprattutto il Ministro Tremonti. Credo che a nessuno sfugga la complessità e la delicatezza del piano di salvataggio predisposto dal nostro Governo per l'Alitalia.

Pur con tutte le legittime preoccupazioni, credo si debba sottolineare con grande soddisfazione il fatto che ci si trova ad un punto di svolta. Dopo anni di rinvii e di lungaggini, di politica dello « stancheccio », un Governo ha il coraggio di assumersi le proprie responsabilità, indicando un processo e mettendo a punto un programma, che ritengo credibile e fondato.

Ora c'è sul tappeto un piano serio, che prospetta una via d'uscita offrendo ad Alitalia la possibilità di tornare a essere protagonista sul mercato, di crescere in termini di qualità e di competitività.

La crisi dell'Alitalia non nasce oggi, ma affonda le radici in un'arretratezza di cultura economica e imprenditoriale di cui da tempo l'Italia è purtroppo ammalata. La vicenda dell'Alitalia è stata l'epifenomeno della complessiva perdita di competitività del sistema Paese, generata da una mentalità molto cara alla sinistra italiana, che ha difeso privilegi di caste e non interessi generali.

Il mondo si è globalizzato in una grande sfida competitiva, mentre la sini-

stra ha attardato l'Italia in vecchi riti e in privilegi che il mercato non era più in grado di reggere.

In questi mesi, tutto si è ridotto all'opzione alternativa tra l'acquisizione da parte di Air France e il piano nazionale predisposto dal Governo Berlusconi. Tutti invece sappiamo che la storia di Alitalia ha radici che affondano nel passato.

Ho riletto alcuni articoli dedicati all'Alitalia all'epoca del primo Governo Prodi, all'epoca del Governo D'Alema e anche all'epoca del Governo Amato. Ebbene, già allora autorevoli commentatori invocavano decisioni imposte da logiche di mercato che non sono mai state prese. Più che criticare quello che oggi con estrema serietà e con impegno il Governo sta facendo, la sinistra dovrebbe interrogarsi un po' sulle responsabilità di chi non ha consentito di assumere le decisioni dovute, quando esse dovevano essere assunte. L'Italia è un grande Paese industrializzato che deve misurare la sua competitività soprattutto in termini di infrastrutture. Perdere la compagnia di bandiera avrebbe significato far perdere all'Italia un po' della sua capacità di competere; avrebbe significato togliere benzina nel motore Paese.

Noi abbiamo circa 60 milioni di abitanti. Nel mondo ci sono altri 40 milioni di persone di origine italiana. Quindi, siamo ancora la quinta destinazione mondiale per flusso turistico. Dunque, c'è un mercato potenziale capace di far esprimere una grande compagnia di bandiera. Abbandonarlo avrebbe significato commettere un delitto. Il delitto, questo Governo, non l'ha voluto commettere.

Chi invoca il mancato accordo di Air France o non conosce i termini in questione o, peggio ancora, mente in malafede, perché lo stesso Spinetta ha riconosciuto che il piano francese era stato tarato sull'ipotesi del petrolio valutato 80 dollari al barile.

Nelle attuali condizioni di mercato, l'Alitalia sarebbe scomparsa e ad Air France sarebbe rimasto il suo ricco mercato. La verità che pochi hanno il coraggio di dire è che l'obiettivo finale francese era

quello di mettere le mani sugli *slot* dell'Alitalia, sul traffico nazionale e internazionale della nostra compagnia.

L'Italia aveva un'industria informatica e non la possiede più. Abbiamo inventato la telefonia mobile e l'abbiamo persa. La nostra storia industriale è costellata di rovinose svendite agli stranieri che hanno spolpato le nostre imprese e in pochi anni hanno chiuso tutto.

Finalmente abbiamo svoltato. Questa estate, su alcuni grandi giornali si è discusso di economia sociale di mercato. Il Tesoro degli Stati Uniti d'America, patria del liberismo, ha salvato i colossi di Fannie e Freddie, come avvenne in Francia per la Bull.

Lo Stato ha il dovere di intervenire quando sono in ballo interessi strategici della nazione. Il caso Alitalia è sicuramente una di queste ipotesi.

Le opposizioni, e mi avvio a concludere, sono invidiose perché non sono riuscite a fare quello che in poche settimane, su più fronti, sta facendo il nostro Esecutivo. E di tutto ciò bisogna ringraziare in particolare il Ministro Tremonti.

Mi auguro che si passi, almeno su questo tema, ad un confronto più sereno in aula, e con grande senso di responsabilità si lavori per concludere al meglio questa annosa e complessa vicenda.

Questa mattina ho ascoltato, come sempre con grande attenzione, l'intervento del « ministro ombra » Bersani. Egli ha concluso dicendo che vuole capire di più. È giusto che Bersani capisca di più; è giusto che Bersani esca dalla lista di attesa e salga a bordo. Spero che il Ministro Tremonti lo aiuti a salire a bordo.

PRESIDENTE. Do la parola all'onorevole Colaninno, che l'ha chiesta per fatto personale.

MATTEO COLANINNO. Sì grazie, signor presidente. Proprio perché vorrei riportare serenità, signor Ministro, le chiedo di rettificare quello che è scritto nella sua relazione, e comparirà quindi sul resoconto stenografico dell'audizione, dove lei afferma: « A giugno 2001, data di inizio

del primo Governo Berlusconi, il valore di borsa per azione di Alitalia era pari a 1,42. Non è dunque esatto quanto pubblicamente dichiarato lunedì dall'onorevole Colaninno, ministro delle attività produttive nel Governo ombra, secondo cui l'azione Alitalia in borsa valeva 10 euro. Come ha detto l'onorevole Colaninno, e concordo, per riportare un po' di serenità, bisogna stare al vero ».

Ho verificato nuovamente la questione, consultando più fonti, anche ufficiali: è vero che ad aprile 2001 il dato puntuale del *fixing* era di 1,724; ma rettificato ad oggi, per rendere i valori omogenei, quelli di aprile 2001 e quelli di aprile 2006, quando ha lasciato il Governo Berlusconi, con le rettifiche per l'aumento di capitale del 2002, il convertibile 2005, il raggruppamento azioni 2005 ed il *bond* Mengozzi, sempre del 2005, il valore di aprile rettificato è pari a 9.3699. Questo è il valore rettificato. Comunque, se vuole le allego anche il grafico di Bloomberg rettificato. Io, però, ho sentito anche fonti ufficiali.

Aggiungo, davvero solo per riportare serenità, una considerazione rispetto all'intervento di due colleghi della Lega, sempre per fatto personale.

PRESIDENTE. Mi scusi, io la faccio parlare, ma se tutti intervenissero per correggere e rettificare non ce la cavremmo più.

MATTEO COLANINNO. Sono state dette cose gravi, signor presidente, il Ministro Tremonti ha scritto qualcosa su un documento ufficiale ed è rilevante. Il collega Polledri ha detto, invece, una cosa falsa. Poiché io ero amministratore delegato della società di famiglia che ha partecipato alla cessione, come dice lei, di Olivetti, dato che noi non abbiamo ceduto nessuna azione Olivetti, ma azioni Hopa e Fingruppo, che erano a monte dell'azione Olivetti, le ricordo che quanto da lei riferito - « 2 miliardi di euro in tasca a Colaninno » - è falso. Parliamo di meno di un ventesimo di quanto lei ha detto, quindi la prego di tenerne conto e di smentire quanto affermato. Peraltro, que-

sto è verificabile dai bilanci ufficiali depositati a Mantova presso la camera di commercio e all'Agenzia delle entrate di Mantova.

MASSIMO POLLEDRI. In Lussemburgo ?

MATTEO COLANINNO. Non in Lussemburgo, non abbiamo mai avuto un'azione della società lussemburghese; per conoscenza di tutti, noi non abbiamo niente a che fare con Bell S.A. e il Ministro Tremonti glielo può confermare.

Noi abbiamo pagato le tasse a Mantova, non abbiamo nessuna società lussemburghese.

Da ultimo, il valore dell'azione Alitalia tra il 1997 e il 2001, per rispondere all'ultimo collega della Lega, era un valore e un grafico che tendeva alla *performance* dell'indice Mibtel, pertanto, quando il mercato saliva, l'Alitalia saliva con lo stesso ritmo. Dal 2002 al 2007, il grafico dell'azione del Mib30 saliva - vi mostro il grafico - e l'azione di Alitalia precipitava. Anche di questo occorre tenere conto.

PRESIDENTE. Onorevole Colaninno, solo per puntualizzare: alcune delle sue osservazioni attenevano a questioni di carattere personale, per cui le ho dato la parola; altre erano ulteriori osservazioni rispetto al dibattito che si è venuto a creare.

Lo faccio notare solo per puntualizzare il fatto che ha chiesto di intervenire per fatto personale e su questo gli è stata concessa la parola. Può parlare per fatto personale, non su argomenti di dibattito comune, che avrebbero legittimato tutti gli altri colleghi ad intervenire un'altra volta.

MATTEO COLANINNO. Ho chiesto di intervenire per fatto personale poiché sono state riportate dai colleghi delle inesattezze.

PRESIDENTE. Esatto: come le ho detto, alcune delle sue osservazioni erano per fatto personale, altre non c'entravano nulla con il fatto personale.

Do la parola al Ministro Tremonti per la replica.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Penso che tutte le domande siano fondate; credo, però, che un'alta quota delle domande poste possa e debba trovare risposta nelle successive audizioni del Governo che si svolgeranno in Parlamento, non ora. Non tanto perché non riguardano questioni di mia competenza, ma in quanto, come ho detto, la vicenda è in atto e i dati forniti in questo momento sarebbero assolutamente imprecisi.

Alcune domande sono specifiche e non riguardano la trattativa in atto, ma aspetti, come ha detto il senatore Zanda, istituzionali. Confermo, da parte del Governo la convinzione in ordine al fatto che il decreto-legge che stiamo discutendo è stato emesso rispettando i requisiti costituzionali di necessità e urgenza.

Francamente, non credo che abbia un rilievo sistematico assoluto quanto lei dice. La legge Marzano deroga rispetto a sistemi di fallimento ordinari, i quali a loro volta derogano rispetto ai sistemi di normale funzionamento delle imprese. Io non credo che la deroga prevista in questa sede sia un *vulnus* all'ordinamento. Io sono convinto che l'uso del decreto-legge sia perfettamente coerente con i principi costituzionali di necessità e urgenza, e con la giurisprudenza della Corte in ordine ai limiti sull'uso di tale provvedimento. Francamente, il Governo non ha dubbi a questo proposito, ma la questione sarà oggetto della discussione in Senato.

Ritengo che sul caso Alitalia si sia concentrata una quantità davvero straordinaria di fattori: l'interesse pubblico rispetto ad un settore assolutamente vitale per il Paese come il trasporto aereo; una storia che si è accumulata per varie fasi ed in termini — lo vediamo adesso — fortemente problematici e critici.

Non credo che il caso di Alitalia sia ripetibile o che possiamo vedere in altri contesti, tanto che questo possa costituire un precedente.

Per quanto riguarda i conflitti, mi sono permesso di notare come esistano conflitti di interesse definiti dalla legge e altri che non lo sono, ma fanno parte del dibattito.

La mia convinzione è che la quantità di conflitti previsti dalla legge sia coerente con i principi del sistema. Il resto della discussione non mi sembra avere un interesse rilevante; la legge non deve essere violata, ma ritengo che altri conflitti fuori dalla legge siano oggetto di possibile discussione, ma non siano di particolare rilievo in una sede parlamentare che fa, valuta e discute le leggi.

Per quanto riguarda l'intervento dell'onorevole Duilio, non è stata una critica voluta e pianificata all'attività del Governo Prodi, ma, poiché siamo al Governo da cento giorni e abbiamo agito in condizioni di necessità e di urgenza, e francamente non riteniamo che tutte le critiche debbano essere mosse — anche con garbo, da parte dell'opposizione — solo a questi cento giorni, senza esprimere anche qualche autocritica sui precedenti 22 mesi, che non sono casuali.

Anche se mi rendo conto che la mia è un'opinione politica, discutibile a sua volta, sono profondamente convinto che non si sia trattato di 22 mesi qualsiasi, perché la procedura di aumento di capitale conclusa in sede europea e sul mercato alla fine del 2005 era l'ultima procedura possibile. Questo imponeva a chi veniva dopo il dovere di trovare una soluzione. C'erano i presupposti di gravità, il capitale e tutti gli strumenti, tanto che un importante, molto importante segretario confederale sindacale ha affermato che bloccare la procedura è stato un errore. Questa è la mia convinzione: era l'ultima possibile e l'alternativa era la crisi. Come è stato notato ora da quel segretario sindacale e affermato con molta lucidità dal Ministro Padoa-Schioppa, l'alternativa a fare qualcosa era la crisi attuale.

Qualcosa nei 22 mesi non è stato fatto, pur disponendo il Governo di tutte le capacità di analisi, di visione, di rapporti industriali e internazionali che ci sono

stati rappresentati in ordine a un'altra ipotesi, che però sfortunatamente non si è concretizzata.

Vi ricordo quanto ho dichiarato nel corso della mia audizione di luglio, quando ho riconosciuto come il decreto-legge n. 80 del 2008 fosse un passaggio di grande significatività; non ho mica detto che era sbagliato, tanto che per renderlo utile abbiamo emanato il successivo decreto. Ad ogni modo, è nostra convinzione — come si può evincere andando a rivedere gli atti della mia precedente audizione — che diversamente quel decreto-legge avrebbe causato rilievi in Europa, ma non avrebbe impedito agli amministratori di portare i libri in tribunale. L'analisi delle ragioni sistematiche del decreto-legge n. 80 del 2008 mi trova assolutamente consenziente; mi sono limitato a dire che i rilievi comunitari iniziano e si fissano soprattutto su tale provvedimento. Nella scorsa audizione non ho detto che quest'ultimo era sbagliato. Tanto lo riteniamo necessario per evitare il fallimento che identifichiamo in esso la deroga rispetto alle procedure ordinarie, dati gli interessi pubblici nei quali ci riconosciamo.

Conosco bene le condizioni che hanno portato all'emanazione di quel decreto e ne ho letto la relazione, di cui condivido molti elementi. Francamente mi riesce difficile accettare quanto si è detto nel dibattito, ovvero che la procedura europea sia stata avviata avuto riguardo al nostro successivo provvedimento. La procedura europea inizia fondamentalmente sul decreto-legge n. 80 del 2008, quindi sicuramente non si può affermare che l'Europa abbia criticato solo il nostro provvedimento.

Prendo atto con piacere dell'ultimo intervento dell'onorevole Colaninno, che è stato molto pacato. È una discussione che considero chiusa in termini di serenità, come auspica, però i termini della questione — e spero davvero che la chiudiamo — sono questi: nello sbobinato delle sue parole in televisione lei afferma: « Per riportare un po' di serenità bisogna stare al vero » È lo sbobinato, a me risulta questo: « Per riportare un po' di serenità bisogna

stare al vero. Ora, alla fine del Governo Amato nel 2001, Alitalia in borsa valeva 10 euro. Alla fine del secondo Governo Berlusconi, valeva 1 euro, cioè meno del 90 per cento. Almeno siamo corretti tra di noi. Qui non c'entra il disastro ».

Cerchiamo davvero di essere corretti tra di noi. Se lei dice in borsa, intende il valore di borsa. Non metto in discussione la sua capacità di analizzare i dati di borsa, però la prego di non dirmi adesso che il valore di borsa di allora è quello rettificato ora. I valori rettificati non esistono. Quando si parla di borsa esiste il valore a quel giorno e il valore al giorno successivo (*Applausi*).

Mi dispiace, onorevole Colaninno, ma affermando che valeva 10 dichiara un dato sbagliato (*Commenti*). La prego di credere, onorevole Colaninno, che lei non può parlare di valori rettificati ora, ma citare i valori di allora.

Le segnalerei alcuni altri dati, ma credo che risulteremmo noiosi. Nel frattempo, sono intervenuti, deviando anche la sua valutazione, ed è giusto quando lei dice rettificato, aumenti di capitali e raggruppamenti, successivamente rispetto al fatto storico che lei ha citato, mi permetto di dire in modo erroneo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
MARIO VALDUCCI

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Tremonti e quanti hanno assistito all'audizione. Credo che avremo altre riunioni per discutere ancora di Alitalia.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 12,40.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

Licenziato per la stampa
il 10 ottobre 2008.

PAGINA BIANCA

€ 0,70



16STC0000750