

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 10,30.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Tommaso Padoa Schioppa, e del Ministro dei trasporti, Alessandro Bianchi, sui recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del Regolamento della Camera, del Ministro dell'economia e delle finanze, professor Tommaso Padoa Schioppa, e del Ministro dei trasporti, professor Alessandro Bianchi sui recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

Ricordo che lo svolgimento dell'audizione è stato convenuto a seguito della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 26 marzo scorso e che, in ragione dell'estremo rilievo assunto dalla vicenda Alitalia, sono state investite della questione le Commissioni riunite V, IX e X, ciascuna in ragione delle proprie competenze per materia.

Nel caso di specie, infatti, oltre alle questioni attinenti al trasporto aereo e alla

privatizzazione di Alitalia, riconducibili alle attribuzioni della IX Commissione, vengono in rilievo anche i profili ordinali delle politiche di privatizzazione e in generale aspetti di politica economica e finanziaria rientranti nella competenza della V Commissione, nonché questioni di politica industriale che chiamano in causa le attribuzioni della X Commissione.

In considerazione dell'importanza dei temi da affrontare e dell'attenzione che essi suscitano nell'opinione pubblica, sono certo che i rappresentanti del Governo, già auditi più volte dalla Commissione trasporti sulla vicenda Alitalia, vorranno fornire anche in questa occasione con la massima puntualità gli elementi di informazione necessari a chiarire le motivazioni delle decisioni finora adottate.

Quanto alle modalità organizzative del dibattito, al fine di consentire a tutti i colleghi di porre eventuali domande e richieste di chiarimenti, d'accordo con i presidenti delle Commissioni bilancio e attività produttive, propongo che dopo le relazioni introduttive del Ministro Padoa Schioppa e del Ministro Bianchi abbia luogo un primo giro di domande e di interventi, assicurando lo svolgimento di un intervento per gruppo della durata massima di cinque minuti.

Il contenimento degli interventi consentirà una più larga partecipazione al dibattito che organizzeremo successivamente; i nostri lavori saranno infine chiusi dalle repliche dei Ministri.

ANTONIO LEONE. Signor presidente, intervengo sull'ordine dei lavori, per chiedere di ampliare la possibilità di intervento ai componenti delle tre Commissioni.

PRESIDENTE. Dopo l'intervento di un deputato per gruppo, faremo il punto della situazione.

Do la parola al Ministro Tommaso Padoa Schioppa.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie, presidente. Il testo della relazione che leggerò sarà disponibile, perché possa essere distribuito a tutti i presenti, nel corso di questa riunione.

Ringrazio i presidenti e gli onorevoli deputati di queste Commissioni per l'occasione offerta al Governo di fare il punto sui recenti sviluppi della vicenda Alitalia. Dall'esito che questa avrà nelle prossime ore dipenderà per molti anni il funzionamento di un servizio essenziale per il nostro sistema economico e per la vita degli italiani, oltre che il destino di migliaia di famiglie di lavoratori.

Sarebbe un amaro destino se, una compagnia portata allo stremo da anni di perverso rapporto con la politica, ricevesse il colpo mortale da uno sfruttamento elettorale dei suoi mali o da una mancata intesa sindacale.

La questione Alitalia e la politica seguita dal Governo non possono essere valutate correttamente se non se ne comprendono i due fondamenti — uno di ordine economico, l'altro di carattere istituzionale — da cui prenderà le mosse questa mia esposizione.

Per quanto riguarda il fondamento economico, consapevolezza e spirito di verità impongono di guardare il crudo fatto di fondo: la cessione di Alitalia è solo un necessario passo in un tentativo di salvataggio più volte fallito in passato e ora indifferibile. Come spiega la dottrina economica, la dimensione produttiva dell'impresa, intesa quale combinazione di fattori produttivi, è misurata dal suo valore aggiunto, ossia dal valore che essa aggiunge ai suoi acquisti fatti presso altre imprese fornitrici.

In termini formali, Alitalia è un'impresa. Da anni, tuttavia, essa distrugge e non crea valore aggiunto. In sette degli ultimi otto esercizi, considerando anche il

2007, ha registrato perdite. Alitalia, dunque, ha perduto il connotato costitutivo dell'impresa e dovremmo definirla, in senso tecnico, come un'azienda di consumo, al pari di una famiglia o di un'opera benefica. Dovremmo riconoscere che è un soggetto economico mantenuto in attività dall'uso del capitale proprio e dalla generosità altrui, che, nel caso specifico, è imposta ai contribuenti dal legislatore. Chi voglia capire come mai la vendita di Alitalia sia tanto laboriosa può utilmente ricordare quella proposizione della dottrina secondo cui il valore economico, il prezzo di un'attività in perdita, è negativo.

Una cessione di Alitalia a imprenditori privati è perciò impossibile e comunque non risolutiva se non è accompagnata da una profonda ristrutturazione industriale, che ricostituisca la capacità di produrre utili.

La ristrutturazione è resa assai ardua dalle molte peculiarità del settore, (il trasporto aereo) in cui Alitalia opera, un settore in cui i margini di guadagno sono ridottissimi e molto variabili, onde le frequenti crisi e uscite dal mercato di operatori anche importanti.

Le prospettive cicliche di questa industria sono avverse e aggravate dal rincaro dell'energia. Si tratta di un settore pienamente liberalizzato e di forte concorrenza, vitale per assicurare mobilità in tutto il territorio e con l'estero, laddove la discontinuità del servizio può paralizzare un Paese.

È, infine, un settore carico di elementi emotivi, dove il produttore nazionale è fortemente associato alla identità del Paese, infatti porta i colori nazionali e non a caso è chiamato « compagnia di bandiera ».

A ciò si aggiunge, nel caso di Alitalia, una rappresentanza sindacale — il cui accordo, secondo l'esperienza di tutti i Paesi, è indispensabile per ogni seria ristrutturazione — frammentata fra numerosissime sigle portatrici di interessi spesso tra loro non coincidenti.

La ristrutturazione è particolarmente ardua anche per fattori che nessun imprenditore è in grado di controllare, fat-

tori che, da noi, sfuggono alla stessa autorità centrale dello Stato e che neppure le più favorevoli circostanze potrebbero modificare in breve tempo: la grave frammentazione del nostro sistema aeroportuale, l'acuta carenza delle infrastrutture di collegamento, una regolamentazione inefficiente. Il collega Ministro Bianchi si soffermerà più diffusamente su questi aspetti.

Gli elementi che ho elencato aiutano a capire perché Alitalia abbia alle spalle una lunga storia di salvataggi tentati e non riusciti, culminata nel piano di risanamento impostato nel primo trimestre del 2004 e rimasto largamente inattuato.

Quel piano fu faticosamente negoziato presso la Commissione europea, che lo approvò nel luglio dello stesso anno. Conteneva — oltre a una riorganizzazione dei servizi detti *non core* concentrati in una nuova società, al fine di una loro progressiva dismissione e a un aumento di capitale di un miliardo, poi realizzato nel dicembre 2005 — un finanziamento ponte che rende oggi Alitalia non più qualificata per ottenere un ulteriore supporto da parte dello Stato.

Non è infine senza importanza che Alitalia sia un'impresa organizzata in forma di società per azioni, quotata in borsa e che, come detto, operi in un mercato concorrenziale (il suo capitale è, per il 50,1 per cento, in mani private); come tale, essa è soggetta alle norme del codice civile e del diritto societario e alla sorveglianza della Consob, dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e della Commissione europea.

Quale società fornitrice di servizi di trasporto aereo è soggetta alle norme nazionali e comunitarie di settore e sottoposta alla vigilanza delle autorità competenti in materia di trasporto aereo: Ministero dei trasporti ed ENAC.

Ebbene, in nessuna privatizzazione effettuata dallo Stato italiano è accaduto che fossero riuniti tali e tanti elementi di difficoltà.

Quanto al secondo fondamento, quello istituzionale, occorre, per comprendere la

linea del Governo, avere chiaro il senso della parola « pubblico » nella questione Alitalia.

Si deve innanzitutto distinguere tra settore pubblico e interesse pubblico. La sfera del pubblico interesse è amplissima e coincide solo in piccola parte con ciò che il settore pubblico produce direttamente per i cittadini. Basti un esempio: vi è, certo, un pubblico interesse al benessere materiale dei cittadini, ma — secondo la nostra stessa Costituzione — tale interesse è soddisfatto, là dove è possibile, non dal settore pubblico, quale produttore e distributore di beni e servizi, bensì dal mercato, un regime di produzione e distribuzione fondato sull'iniziativa economica individuale.

Oggi nessuno vorrebbe che beni essenziali per vivere come il nutrimento, l'abbigliamento e le abitazioni fossero prodotte dallo Stato.

Le istituzioni preposte al pubblico interesse, Governo, Parlamento e via dicendo, offrono al mercato la cornice normativa e regolamentare. Non si dedicano alla produzione in proprio di beni e servizi.

Ci si può chiedere se la natura pubblica del soggetto azionista di un'impresa dia a questo soggetto poteri o obblighi diversi da quelli che gli incomberebbero se fosse azionista privato. La risposta è un chiaro e rotondo « no », sia in generale, sia nel caso particolare di una società quotata in borsa e operante in un mercato concorrenziale: nessun obbligo o potere speciale.

Le norme che definiscono i diritti e gli obblighi degli azionisti non distinguono tra azionista pubblico e privato, ma si applicano a tutti gli azionisti. Le norme che definiscono i poteri e le responsabilità degli amministratori nei confronti della società, delle sue controparti e degli enti di controllo non distinguono tra azionisti, controparti o enti, a seconda che essi siano pubblici o privati.

Allo stesso modo, le norme che definiscono i poteri delle autorità di controllo non distinguono, nell'universo dei soggetti controllati, tra quelli in mano pubblica e quelli in mano privata: una banca, una

società per azioni quotata, un produttore di energia o di servizi di trasporto sono soggetti a norme generali e di settore, rispetto a cui la distinzione pubblico-privato è irrilevante. Tali norme definiscono le regole di governo della società e tracciano le coordinate e i confini entro cui gli amministratori devono stare.

Questa è stata la linea seguita dal Governo, linea che si pone in piena continuità e coerenza con la concezione del ruolo di azionista pubblico che ha caratterizzato l'attività dello Stato per oltre quindici anni, dopo l'abbandono del modello delle partecipazioni statali. Non un ruolo di direzione o di vigilanza, bensì, più limitatamente, di esercizio dei diritti dell'azionista secondo le regole del codice civile.

Non diversamente da quanto accaduto per le privatizzazioni di imprese e la gestione di partecipazioni nei quindici anni passati, anche per Alitalia il Ministero dell'economia e delle finanze ha svolto il suo compito di azionista di maggioranza relativa, tenendo ben presente che le finalità da perseguire in tale veste consistono nella creazione di valore della partecipazione sociale in linea con i principi di continuità, redditività e valorizzazione dell'impresa.

In un assetto ormai lontano, la cui crisi iniziò negli anni '70 e terminò nei primi anni '90, il sistema era organizzato in maniera diversa: una struttura piramidale, al cui vertice stava il Ministero delle partecipazioni statali, cui competevano responsabilità di indirizzo e di organizzazione, sotto il quale si collocavano — a un livello intermedio — gli enti di gestione e — alla base — le società operative.

La soppressione di quel Ministero, sancita dal referendum del 1993, non fu un mero atto organizzativo: essa significò l'abbandono di un modello di intervento diretto dello Stato nell'economia non più compatibile con l'avvento della concorrenza, con l'apertura internazionale, con lo sviluppo dei mercati finanziari e l'inammissibilità degli aiuti di Stato.

Il nuovo assetto non significa rinuncia alla tutela degli interessi pubblici connessi

all'attività delle società partecipate, o in corso di privatizzazione. Piuttosto, impone e consente chiarezza di visione sulla pluralità di interessi, obiettivi e soggetti coinvolti e risponde alla scelta, italiana e comunitaria, di privilegiare il paradigma della concorrenza, anche creando parità di condizioni fra proprietà pubblica e proprietà privata.

Fatte queste premesse, ripercorrerò brevemente la vicenda degli ultimi quindici mesi per soffermarmi, in particolare, sulle recenti settimane. Nei primi giorni del dicembre 2006, il Governo ritenne che solo la cessione della quota di controllo di Alitalia in mano allo Stato avrebbe consentito, dopo anni e anni di infelice simbiosi tra ragione economica e ragione politica, uno stabile risanamento e un rilancio della società.

Tra le modalità, stabilite dal passato Governo nel febbraio 2005 per la dismissione della propria partecipazione nella società, questo Governo scelse la procedura competitiva. Il 29 dicembre 2006 il Ministero azionista, mediante pubblico avviso, sollecitò manifestazioni di interesse, indicando i requisiti necessari per la partecipazione alla procedura.

Entro il previsto termine di un mese pervennero al Ministero undici manifestazioni di interesse da soggetti finanziari e industriali. Dopo un esame della documentazione, condotto con il concorso dei consulenti legale e finanziario, il Ministero ammise alla fase successiva cinque degli undici soggetti, inviando loro il 23 gennaio 2007 una lettera di procedura per la presentazione di offerte preliminari.

Nel termine del 16 aprile pervennero tre offerte preliminari, contenenti, fra l'altro, una proposta di piano industriale e un'offerta economica non vincolante. Esse provenivano da un operatore industriale italiano, Ap Holding Air One, e da due soggetti finanziari, UBM del gruppo Unicredit e i fondi americani Tpg Mattlin Patterson, ai quali si erano poi aggregati, rispettivamente, il vettore russo Aeroflot e Mediobanca.

Ai tre soggetti, ritenuti tutti ammissibili alla fase successiva, il Ministero inviò, il 22

maggio 2007, una nuova lettera di procedura per la presentazione, a seguito di una fase di *due diligence* sulla società, di una offerta vincolante entro il termine del 2 luglio. Il termine fu poi prorogato al 23 luglio.

Uno dopo l'altro, tutti e tre i soggetti si ritirarono.

Il 18 luglio, il Ministero prese atto che anche l'ultimo, Ap Holding Air One, rimasto in lizza da solo per alcune settimane, aveva annunciato il proprio ritiro. Il Governo dichiarò chiusa la procedura dandone comunicazione al mercato.

Due elementi rilevanti emersero in quella prima fase: primo, una procedura competitiva non era tale da indurre i principali operatori europei del settore, quali Air France o Lufthansa, a partecipare neppure in sede di semplice manifestazione di interesse; secondo, tra i soggetti che avevano accettato quella procedura, nessuno alla fine presentò un'offerta vincolante. L'unico rimasto in gara fino all'ultimo, si ritirò nonostante il Ministero avesse accettato che lo schema di offerta prevedesse una condizione sospensiva a favore dell'acquirente, per pervenire a un accordo con le organizzazioni sindacali entro un termine di quarantacinque giorni dalla successiva stipula del contratto. Si chiuse così il tentativo di una vendita condotta direttamente dallo Stato.

Il 31 luglio, il Ministero dell'economia invitò il nuovo vertice della società - cito dal comunicato - « (...) a individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società. Tali soggetti » - recitava sempre il comunicato - « dovranno essere impegnati a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale, ritenuti imprescindibili da parte del Governo in un'ottica di continuità e adeguatezza al servizio di trasporto aereo in Italia. Il Ministero » - concludeva il comunicato - « valuterà con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la società formulerà ai propri azionisti ».

La ricerca era dunque indirizzata - è importante sottolinearlo - a promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia da parte di soggetti che fossero disponibili, in tale contesto, ad acquisirne il controllo.

L'individuazione da parte della società di un partner industriale o finanziario capace di ristrutturare e risanare l'azienda, diveniva, dunque, l'elemento portante. La vendita ne era il complemento. La garanzia che questa avvenisse in condizioni di trasparenza e non discriminazione era data, in ogni caso, dal ricorso finale alla procedura di offerta pubblica, di acquisto o di scambio, che prevede sempre la possibilità di offerte concorrenti.

Nel mese di settembre la società nominò una grande banca internazionale, Citi, quale *advisor* finanziario. Questa individuò subito, in accordo con la società, una lista di soggetti industriali finanziari da contattare. Vi erano compresi tutti quelli che erano stati ammessi alla fase delle offerte preliminari nel corso della procedura precedente.

Dei ventotto soggetti europei ed extraeuropei avvicinati, dei quali diciotto erano industriali, otto espressero interesse ad approfondire i contatti con la società. Di questi, sei furono ammessi, con delibera del consiglio di amministrazione dell'8 ottobre, a proseguire le trattative mediante condivisione di informazioni confidenziali e previa sottoscrizione di un impegno alla riservatezza, in vista della formulazione di una proposta industriale e finanziaria non vincolante.

I sei soggetti erano: Aeroflot, Air France-KLM, Ap Holding, Cordata Baldassarre, Lufthansa e Texas Pacific Group.

Il 6 dicembre pervennero ad Alitalia proposte non vincolanti da parte di Air France-KLM e di Ap Holding.

Il vertice di Lufthansa, che pure aveva manifestato forte interesse e tenuto, per alcune settimane, stretti contatti con Alitalia e con diversi ambienti sindacali e aeroportuali italiani, rinunciò infine a presentare un'offerta per decisione del suo consiglio di sorveglianza.

Il 21 dicembre, il consiglio di amministrazione di Alitalia comunicò di avere — cito dal comunicato — « deliberato all'unanimità di ritenere la proposta non vincolante di Air France-Klm quella che offre alla società la soluzione (...) appropriata per la salvaguardia del complessivo patrimonio dell'azienda e per promuovere il suo rapido e duraturo risanamento (...) ».

Il 28 dicembre, d'accordo con il Presidente del Consiglio dei ministri, espressi orientamento favorevole all'avvio, da parte di Alitalia, di una trattativa in esclusiva con Air France-KLM, finalizzata alla definizione di un'offerta vincolante di integrazione tra i due gruppi, nell'ambito della quale il Ministero avrebbe valutato la cessione della propria quota di partecipazione.

Nello stesso giorno, il Consiglio dei ministri, dopo un ampio scambio di vedute sulle due proposte — ciascun Ministro aveva ricevuto, in via riservata, tutta la documentazione disponibile — mi diede mandato di seguire, per conto del Governo, gli sviluppi della trattativa.

Lo scorso 15 gennaio, in un mio intervento alla Camera dei deputati, esposi in dettaglio le molteplici ragioni che avevano portato a condividere la scelta fatta da Alitalia.

Mi limito qui a ricordare, in tema di ricadute occupazionali, che il piano presentato da Air France-KLM stimava esuberi sostanzialmente in linea con il piano di sopravvivenza e transizione predisposto nei mesi precedenti da Alitalia; mentre il progetto industriale predisposto da Ap Holding Air One avrebbe comportato esuberi assai maggiori.

Lo ripeto ancora: la cessione è solo un passaggio necessario per una ineludibile, e purtroppo dolorosa, ristrutturazione della società. La ristrutturazione, a sua volta, non è perseguibile senza un accordo con le organizzazioni sindacali.

Il 23 gennaio, d'accordo con il Presidente del Consiglio, inviai una lettera al presidente di Alitalia nella quale rappresentavo quali fossero, in concreto, i profili di interesse generale che il Governo auspicava venissero considerati nell'ambito

della trattativa stessa, al fine di ottenere il più alto possibile grado di soddisfacimento. La lettera sottolineava che la decisione definitiva se cedere, nell'offerta pubblica, la quota di partecipazione in Alitalia detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze sarebbe stata assunta sulla base del grado di recepimento e salvaguardia dei citati profili nell'offerta vincolante del gruppo franco-olandese.

Da questa esposizione, risulta che le due fasi del lungo iter volto alla vendita e ristrutturazione di Alitalia sono state del tutto distinte e autonome.

La prima fase, conclusasi come ricordavo nel luglio 2007, vide come attore principale il Ministero dell'economia e delle finanze che, in conformità alle indicazioni di carattere generale e di indirizzo dettate dal Governo, promosse e condusse una procedura competitiva attenendosi strettamente alle norme che devono sovrintendere la sua azione.

La seconda fase, apertasi nell'agosto 2007 con la nomina del presidente Prato, è tuttora in corso. In tale fase, Alitalia, consapevole dell'impossibilità di richiedere allo Stato nuove iniezioni di capitale, sta agendo in via del tutto autonoma nel proprio esclusivo interesse. Sta procedendo per risanare se stessa e non quale mandataria del Ministero. È quanto ha esplicitamente riconosciuto anche la giustizia amministrativa — prima in sede di tribunale amministrativo regionale e poi di Consiglio di Stato — ritenendo infondato il ricorso presentato da Air One circa una presunta violazione dei principi di trasparenza e non discriminazione da parte del Ministero stesso.

Anche nella fase attuale l'impegno del Ministero azionista a cedere le proprie azioni e le proprie obbligazioni nelle previste offerte pubbliche sarà vincolante solo se nessun soggetto lancerà un'offerta pubblica concorrente e migliorativa.

Vengo ora agli avvenimenti più recenti. Al termine della trattativa in esclusiva il 14 marzo Air France-KLM ha presentato ad Alitalia un'offerta vincolante. Il consiglio di amministrazione l'ha accettata il 15 marzo, stipulando un contratto con l'of-

ferente. Il 17 marzo ho illustrato al Presidente del Consiglio gli elementi dell'offerta resi pubblici da Alitalia e, in una riunione aperta a tutti i Ministri interessati, ho esposto anche l'esito dell'istruttoria condotta dal Ministero dell'economia e delle finanze con il supporto dei suoi consulenti legali, industriali e finanziari.

D'accordo con lo stesso Presidente del Consiglio, ho quindi espresso in una lettera inviata ad Alitalia il 18 marzo l'impegno ad aderire per la totalità dei titoli detenuti dal Ministero stesso alle previste offerte pubbliche di scambio per le azioni e di acquisto per le obbligazioni che saranno promosse da Air France-KLM.

Nella lettera veniva specificato che gli impegni assunti non saranno vincolanti nel caso in cui uno o più soggetti lancino un'offerta pubblica concorrente e migliorativa e il Ministero l'accetti. Va sottolineato ancora una volta come questa clausola assicuri il rispetto dei principi di trasparenza e non discriminazione previsti dalla normativa sulle privatizzazioni e sia in linea con la disciplina delle offerte pubbliche.

La lettera del 18 marzo soddisfa la prima di quattro condizioni, corrispondenti ad altrettante manifestazioni di volontà di vari soggetti, cui Alitalia e Air France hanno ritenuto di subordinare l'efficacia del contratto stipulato il 15 marzo. Le altre tre condizioni e i soggetti chiamati a esprimere le relative manifestazioni di volontà sono nell'ordine: le organizzazioni sindacali, senza il cui esplicito accordo in merito ai contenuti del piano industriale l'offerta non avrà corso; la società SEA, per il superamento della causa intentata contro la stessa Alitalia; il Consiglio dei ministri, chiamato a emanare un decreto-legge che conceda alla compagnia una linea di credito per 300 milioni, da restituirsi con le risorse derivanti dall'aumento di capitale effettuato da Air France-KLM.

Un'ulteriore volontà, inoltre, consentirà il buon esito dell'operazione. Il lancio delle offerte pubbliche da parte di Air France avverrà infatti solo qualora il nuovo Governo, che si costituirà dopo le elezioni, come organo collegiale (cito testualmente

dal contratto) « non abbia assunto alcuna decisione formale o fatto alcun pubblico annuncio che sia fortemente contrario all'operazione ».

Come si pone l'offerta Air France-KLM in termini di salvaguardia degli interessi generali del Paese e rispetto alle indicazioni date da Alitalia il 23 gennaio? Per quanto riguarda l'identità nazionale, è previsto in primo luogo il mantenimento per un periodo di cinque anni del logo, della livrea e del marchio Alitalia, della sede legale e operativa in Italia, delle licenze operative e dei diritti di traffico, di un ruolo autonomo di Alitalia al pari di Air France-KLM. In secondo luogo, si prevede di valutare la modifica del nome della *holding* subordinatamente all'acquisizione del 100 per cento delle azioni Alitalia da parte di Air France-KLM.

Per quanto attiene invece ai profili di copertura territoriale, l'offerta prevede che Air France-KLM compia ogni sforzo per assicurare, nel rispetto di principi di equilibrio economico e finanziario quanto segue: in primo luogo un'adeguata copertura del territorio nazionale e il livello di servizio; in secondo luogo lo sviluppo di lungo termine dei servizi internazionali e continentali da e per l'*hub* di Fiumicino, con priorità per i mercati del Nord e Sud America, Estremo e Medio Oriente, Nord Africa ed Europa; in terzo luogo l'offerta di una rete di collegamenti da Fiumicino, coerente con le caratteristiche economiche e industriali dell'Italia.

Sempre in merito al profilo della copertura territoriale, nella propria offerta Air France ha dichiarato che in primo luogo valuterà la riapertura delle rotte con Cina e India, non appena esse potranno essere profittevoli, e che in secondo luogo le attività relative agli aeroporti di Malpensa e Linate verranno organizzate dal gruppo franco-olandese per consentire uno sviluppo di lungo termine armonico e finanziariamente solido, con il debito riguardo alla domanda di traffico e alle condizioni di mercato applicabili a ogni rotta nazionale, internazionale e intercontinentale e alla richiesta di servizi da parte dei passeggeri *business*.

Con riferimento a un terzo profilo, ovvero al sistema di governo societario, il gruppo franco-olandese ha previsto: la nomina nel consiglio di amministrazione di Air France di un consigliere addizionale di nazionalità italiana, su indicazione del Ministero dell'economia; l'impegno a non cedere per tre anni le azioni acquisite in sede di offerta pubblica; la presenza nel consiglio di amministrazione di Alitalia di due membri indipendenti, che sottoscriveranno un protocollo relativo al rispetto degli impegni assunti, per la cui verifica è previsto il coinvolgimento di una specifica fondazione da costituire.

Il Governo sulla base degli elementi noti ha giudicato che il contratto tra Alitalia e Air France-KLM fosse tale da salvaguardare in modo adeguato gli interessi generali. La valutazione ha debitamente considerato la solidità patrimoniale, economica e industriale dell'acquirente, il suo impegno a sottoscrivere un aumento di capitale di Alitalia per 1 miliardo di euro e le prospettive di effettivo risanamento e rilancio della società conseguenti alla cessione.

Perderemo la nostra compagnia di bandiera? Come ho avuto modo di dire alla Camera dei deputati lo scorso 15 gennaio, l'Italia ha una sua compagnia di bandiera, Alitalia, che da tempo versa in una condizione non più sostenibile. Continuerà ad averla solo se nuovi azionisti, direzione, organizzazioni sindacali e personale avranno la capacità industriale e finanziaria di risanare e poi di sviluppare l'azienda.

Le ore che stiamo vivendo, proprio nella giornata di oggi, sono decisive. Compagnia di bandiera non necessariamente implica proprietà pubblica. Lufthansa non è di proprietà pubblica; Air France ha una partecipazione pubblica di solo il 15 per cento delle proprie azioni. 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.

Quali sono oggi le prospettive per Alitalia? Il Governo auspica che la gravità della situazione induca ciascuna delle

parti interessate ad adoperarsi perché si giunga a una positiva conclusione della vicenda, cosicché, citando il Presidente del Consiglio, « Alitalia possa veramente essere reimmessa nel grande circuito internazionale delle linee aeree ».

Il Governo ha fatto e farà la sua parte. Nella persona del Ministro dell'economia ha assunto l'impegno alle condizioni sopra ricordate di aderire all'offerta di Air France-KLM e comunicato al presidente Prato la propria disponibilità a concedere un prestito ponte alla società, a fronte dell'effettivo concretizzarsi di una prospettiva di risanamento economico e industriale, purché in altri termini esso risulti l'ultima condizione per l'efficacia dell'accordo tra Alitalia e Air France.

Sia chiaro. Al di fuori di una conclusione positiva del negoziato in corso, un prestito ponte, anche a prescindere dai chiari profili di illegittimità comunitaria, non sarebbe praticabile. Lo ripeto: non sarebbe praticabile. Lo Stato non può, in quanto azionista, dare soldi dei contribuenti; in particolare non li può dare, a titolo di prestito, a un destinatario incapace di generare il reddito necessario a ripagarli. Un prestito ponte non garantirebbe una società che non crea valore aggiunto e che registra strutturalmente perdite. Lo ha dimostrato l'erosione, in circa due anni, di un miliardo di euro derivante dall'aumento di capitale del dicembre 2005.

È ben noto che se l'offerta di Air France dovesse decadere, verrebbe meno l'unica proposta di acquisto. Il consiglio di amministrazione di Alitalia dovrebbe deliberare sul da farsi, esercitando in piena autonomia le responsabilità che la legge gli attribuisce.

Lo Stato, in quanto azionista, non può vietare, né imporre alcuna deliberazione al consiglio di Alitalia. Alitalia — lo ripeto — non crea, bensì distrugge valore aggiunto. Non solo il suo capitale, ma anche la sua stessa liquidità è in via di esaurimento.

Ha detto ieri un autorevole esponente sindacale: « Oggi non c'è alternativa a Air France. L'unica alternativa — sono parole sue — è il fallimento della compagnia ».

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 ad un ricorso alla legge Marzano, l'unica in grado di affrontare la crisi di una grande azienda. La legge è nata sul caso Parmalat ed è volta a facilitare il risanamento di un'azienda in grave crisi finanziaria. Alitalia, però, non è Parmalat. Mentre quest'ultima era industrialmente sana e in gravissima crisi finanziaria, Alitalia ha un indebitamento del tutto fisiologico, ma un conto economico cronicamente in rosso.

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 immediate e molto radicali. Vi sono fondati motivi per presumere che tali iniziative dovrebbero essere davvero assai più radicali di quelle proposte da un soggetto acquirente che abbia, oltre che l'esperienza di ristrutturazioni già compiute in passato, la forza finanziaria e organizzativa di un gruppo come Air France-KLM.

Gli esempi recenti di Swissair e Sabena danno un'idea chiara di quanto sia cupo lo scenario di una procedura liquidatoria. Il passaggio dell'attività aerea di Swissair a Crossair, divenuta, nel 2002, la nuova

compagnia aerea nazionale, rinominata Swiss, ha comportato un taglio della capacità offerta di circa il 38 per cento. Ciò non ha evitato, nel 2004, due anni dopo, un ulteriore taglio della flotta del 29 per cento ed esuberi nell'ordine del 35 per cento: da 11 mila a 7 mila dipendenti. Tale ristrutturazione è stata propedeutica al passaggio della nuova società Swiss a Lufthansa.

Nel caso di Sabena, fallita nel 2001, la ristrutturazione ha determinato una riduzione della flotta del 43 per cento, esuberi del 50 per cento (da 12 mila a 6 mila dipendenti) ed ha condotto, nel 2006, alla fusione con Virgin Express.

Vorrei terminare questa esposizione con un'osservazione che pare di ordine tanto generale da non riguardare direttamente il tema di questa seduta, ma che invece ne morde la sostanza più concreta. L'osservazione è questa: il potere politico non è *legibus solutus*. Esso non è sciolto né dalle leggi non scritte dell'economia, né dalle norme scritte nella Costituzione, nei codici, nelle leggi, nei trattati e nelle direttive europee.

L'economia ha leggi proprie non scritte, che trovano la loro radice ultima nella scarsità dei beni rispetto ai nostri desideri e bisogni, dunque in una realtà che attiene alla natura e non al comportamento sociale. A molti dispiace che sia così, ma è un fatto della vita.

Governo e Parlamento non hanno scritto quelle leggi e non le possono cambiare; se sono razionali, possono solo rispettarle e tenerne conto. La più antica di esse accompagna l'uomo da quando uscì dal Paradiso terrestre: « con il sudore del tuo volto mangerai il pane ». Da essa possono affrancarsi qualche individuo o gruppo (onde le questione di solidarietà, di equità e di giustizia sociale), non l'umanità nel suo insieme. « Non si può fare », si direbbe oggi.

Nessuna legge dello Stato lo può fare. Come scrive Manzoni, « tutti i provvedimenti di questo mondo, per quanto siano gagliardi, non hanno virtù di diminuire il fabbisogno di cibo, né di far venire derrate fuori stagione ».

Il potere esecutivo e, per certi versi, lo stesso potere legislativo non sono parimenti sciolti dai vincoli delle norme scritte di cui, pure, sono gli autori, soprattutto quando queste non siano norme ordinarie, bensì abbiano forza costituzionale. Nel caso Alitalia sono inoltre particolarmente rilevanti le norme di matrice comunitaria in tema di mercati finanziari, di concorrenza e di aiuti di Stato.

In conclusione, considero la politica come la più alta forma di partecipazione alla vita associata. Posso perciò capire che chi l'abbia scelta come professione ne abbia una concezione tanto alta da considerare che essa possa tutto, che sia il regno dove anche le leggi dell'economia nonché le leggi *tout court* possano essere piegate alla volontà umana, se questa ha avuto l'investitura — l'unzione, come è stato detto — della volontà popolare.

Questa concezione si può capire, ma è profondamente errata e il politico — proprio lui — dovrebbe considerarla come il pericolo massimo da cui guardarsi: sì agli ideali, no alle illusioni; sì alla consapevolezza forte del primato della politica e dell'autorità dello Stato, no all'onnipotenza del potere. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei. Do la parola al Ministro Bianchi, che credo svolgerà un intervento un po' più sintetico..

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti.* Assolutamente più sintetico.

Signor presidente, ringrazio lei, il presidente Duilio e il presidente Turco per avermi chiesto di esporre nel corso di questa audizione il punto di vista del Ministero dei trasporti in relazione alla vicenda della vendita della compagnia Alitalia, oggetto della relazione del Ministro Padoa Schioppa.

Questo punto di vista, che è quello di chi fa riferimento ai problemi del trasporto aereo di questo Paese, ha camminato in parallelo con l'operazione di collocazione sul mercato della compagnia Alitalia, non semplicemente per una distinzione — che pure esiste — di ruoli tra il Ministero dell'economia e delle finanze

nella veste di azionista di maggioranza (o meglio di azionista di riferimento della compagnia stessa) e il Ministero dei trasporti, ma in maniera programmatica, per così dire.

Voglio ricordare che, nell'ottobre del 2006, allorché il Governo decise collegialmente di procedere alla collocazione sul mercato della compagnia Alitalia, avviò due distinti percorsi, che ritroviamo segnalati ed indicati letteralmente — e li richiamerò per questo — nell'atto di indirizzo per la riforma del trasporto aereo nazionale, che il Governo ha approvato alla fine del mese di dicembre 2006 e che è stato poi trasferito in un disegno di legge assegnato alla competente Commissione trasporti del Senato (dove, ovviamente, non ha potuto completare il suo percorso).

In quell'occasione, si diceva testualmente che si avviavano due distinte linee di lavoro. La prima, curata dal Ministero dell'economia e delle finanze, che riguarda direttamente la compagnia aerea, deve portare al provvedimento con il quale si avvia la vendita di una quota del capitale della società, mediante una procedura di gara, con la quale si chiederà ai potenziali acquirenti di predisporre un piano industriale, tenendo conto dei profili di interesse generale. Tra questi vi sono: l'adeguata offerta di servizi e copertura del territorio, livelli occupazionali, mantenimento dell'identità nazionale, del *logo* e del marchio.

La seconda linea ha riguardato la messa a punto di un progetto per la riforma del trasporto aereo nazionale, muovendo dal presupposto che tale comparto versa oggi in una condizione di estrema fragilità e che la sua riorganizzazione e valorizzazione costituisca condizione essenziale di appetibilità per lo sviluppo dei vettori sul territorio nazionale.

Questo atto di indirizzo, trasformato poi in un disegno di legge, prevedeva una serie di azioni di carattere programmatico che riferisco sinteticamente: un piano degli aeroporti, i cui elementi portanti sono costituiti dalla classificazione degli aeroporti, con l'attribuzione a ciascuno di essi

di una valenza nazionale, regionale e locale e della connessa specializzazione funzionale, e l'incentivazione alla creazione di sistemi aeroportuali coordinati, al fine di garantire una più razionale ed efficace distribuzione dei flussi di traffico aereo.

Ritenevo e ritengo tuttora che questa sia una condizione essenziale, per ricostituire una situazione del sistema del trasporto aereo nazionale meno complessa e fragile di quella attuale.

Ricordo che attualmente ci sono, nel nostro Paese, circa 115 aeroporti, di cui 49 con funzioni di carattere commerciale (merci e passeggeri), circa 40-45 con funzioni varie e poi aeroporti militari. I 49 aeroporti con funzione commerciale hanno una distribuzione territoriale che si è intensificata notevolmente negli ultimi anni, tale per cui, nell'area più densa del nostro Paese, quella del nord - est e ovest - troviamo - per esempio sulla direttrice Torino-Venezia - un aeroporto ogni sessanta chilometri. Questo, com'è ovvio, congiuntamente al fenomeno del *low cost*, ha creato una condizione di maggiore apertura e accessibilità al trasporto aereo, determinando tuttavia spesso condizioni di inagibilità, di difficoltà di gestione di questi aeroporti e rappresentando certamente uno dei fattori determinanti della crisi che ha interessato l'aeroporto di Malpensa.

Un secondo punto su cui si muoveva l'atto di indirizzo, e sul quale è proseguita l'attività del Ministero dei trasporti, era la ridefinizione del ruolo dell'ENAC in quanto soggetto regolatore e di controllo del sistema dell'aviazione civile: il potenziamento dei controlli su aeromobile, equipaggio e personale; la regolamentazione del sistema sanzionatorio; una serie di attività di maggiore controllo su tutte le fasi della filiera del trasporto aereo, da quella del volo a quella dei servizi a terra.

Una terza linea di lavoro era quella delle concessioni aeroportuali, in modo particolare con la modifica dell'istituto concessorio e, in misura ancora maggiore, con la differenziazione del numero di anni delle concessioni, già avvenuta. Nelle concessioni rilasciate dal Ministero dei trasporti e da quello dell'economia e delle

finanze nell'ultimo anno vi sono periodi diversi che vanno dai quaranta anni - ossia il termine massimo, ma che era stato sempre e solo l'unico ad essere considerato - ai venti anni, in relazione alla caratteristiche del gestore e ai suoi programmi.

Un'azione altrettanto incisiva era prevista - il Ministero la sta portando avanti - sulla gestione delle fasce orarie, definite in gergo *slot*. Riteniamo, infatti, che debbano essere introdotti meccanismi di maggiore controllo e trasparenza nella concessione di questi *slot*, anche in ossequio ai regolamenti europei in merito.

Si prevede poi un'analoga azione per la gestione dello spazio aereo e, in particolare, per la separazione di tali spazi; compito precipuo dell'ENAV.

Occorre inoltre considerare il discorso riguardante i vettori e un altro elemento fondamentale che sta emergendo nuovamente anche in questa fase - con riflessioni relative ad Alitalia e all'offerta Air France-KLM su Alitalia o al futuro dell'aeroporto di Malpensa -, vale a dire i diritti di traffico derivanti da accordi bilaterali. Tramite tali accordi, in buona sostanza, gli Stati pongono tra loro le condizioni, affinché si creino delle rotte aree da una parte all'altra.

Ho richiamato brevemente questi punti per dire che su questa linea, mentre il Ministero dell'economia e delle finanze avviava l'operazione di prima e seconda fase che il Ministro Padoa Schioppa ha ricordato, il Ministero dei trasporti portava avanti queste elaborazioni.

Ovviamente, non ci sfuggiva fin dall'inizio che questo parallelismo era una sorta di scelta operativa da portare avanti, appunto in parallelo, ma che le connessioni tra i due fatti erano estremamente forti. Si scriveva e si riaffermava già da allora che un forte sistema del trasporto aereo non può prescindere da un forte vettore di riferimento. Capovolgendo la situazione, si potrebbe dire che la presenza di un forte vettore di riferimento è la condizione per cui il sistema di trasporto aereo assume una connotazione, piuttosto che un'altra.

Questo è il motivo per cui l'interesse precipuo del Ministero dei trasporti, in relazione alla vicenda della vendita, non era tanto quello della cessione di un pacchetto azionario, quanto quello del piano di ristrutturazione aziendale associato alla vendita, vale a dire di che cosa il potenziale acquirente offriva in termini di ristrutturazione della compagnia che si proponeva di acquistare.

Questo è il motivo per cui abbiamo seguito con particolare attenzione, oltre alla prima fase - pienamente garantista per quanto riguarda il mantenimento di certi requisiti della compagnia - anche la seconda fase e in particolare tre aspetti che il Ministro Padoa Schioppa ha richiamato poc'anzi e che voglio ricordare ancora. All'acquirente venivano richiesti, tra le condizioni da discutere, gli impegni di copertura territoriale. In particolare, si chiedeva il mantenimento di un'offerta che permettesse di continuare a servire le attuali fasce di clientela e di assicurare le offerte di servizi cargo. Questi erano due elementi fondamentali.

Il terzo aspetto era quello di assicurare un'adeguata presenza dell'Alitalia nella nuova compagine da e verso alcune grandi macroaree geografiche (Nord e Centro America, Estremo Oriente, Medio Oriente, Nord-Africa ed Europa), oltre ovviamente ad un'adeguata copertura del servizio sul territorio nazionale.

Inoltre, quanto agli impegni di carattere industriale, era per noi particolarmente importante l'esito della trattativa relativa alle rotte intercontinentali da Malpensa verso i due grandi Paesi della Cina e dell'India; punto cardine per pensare all'assetto complessivo del sistema.

Infine, vengo allo sviluppo del traffico sullo scalo di Malpensa in relazione ai suoi storici problemi che, insieme alle questioni precedentemente richiamate, hanno determinato la situazione di crisi e che sono: la mancanza di efficaci infrastrutture di collegamento ferroviario con la città e la mancata risoluzione del tema riguardante la tipologia di voli presente su Linate rispetto a quella presente su Malpensa.

La situazione attuale, com'è stato appena ricordato, è arrivata ad una fase pressoché conclusiva. È del tutto evidente che il nostro lavoro, in modo particolare quello relativo al piano degli aeroporti, non può non conoscere una pausa di riflessione rispetto alla conclusione della vicenda stessa.

Sarebbe strano portare fino alle estreme conseguenze il parallelismo tra questi due percorsi. È arrivato il momento di immaginare il piano degli aeroporti e la definizione di uno scenario di lungo termine per il sistema del trasporto aereo italiano come non scollegati dall'esito della vicenda legata ad Alitalia.

Da questo passaggio attendiamo di capire se, sempre auspicando una positiva conclusione della vicenda, lo Stato non sarà più un attore direttamente impegnato come azionista di riferimento della compagnia di bandiera. Se, invece, si verificherà l'ipotesi opposta, lo Stato stesso dovrà rafforzare il suo ruolo di soggetto di programmazione, indirizzo e controllo del mercato del trasporto aereo, i cui futuri destini sono strettamente legati alla qualità della vita, alla mobilità delle persone e delle merci nel nostro Paese. Considero una mera illusione quella addotta da alcuni iperliberisti d'assalto, secondo cui questo mercato potrebbe autoregolarsi in maniera virtuosa, laddove invece la storia dimostra come esso necessiti di regole chiare e di soggetti che vigilino sulla loro applicazione, per far sì che le dinamiche di mercato non di beni, ma di offerta di servizi possano svolgersi positivamente.

Questi sono stati gli interventi e l'atteggiamento con cui il Ministero dei trasporti si è rapportato alla vicenda, che in questa fase terminale segue con grande attenzione, per capire come riprendere su altre basi la sua azione di Ministero competente.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro Bianchi. Ricordo a quanti intendono prendere le parole che non potranno intervenire per più di cinque minuti; questo al fine di allargare la platea degli intervenuti.

Do la parola agli onorevoli che intendano porre questioni o formulare osservazioni.

MARCO BELTRANDI. Non intendo assolutamente andare oltre il tempo assegnatomi per lo svolgimento del mio intervento.

Se fosse possibile esprimere un voto sulla relazione del Ministro Tommaso Padoa Schioppa, come radicale il mio voto sarebbe assolutamente favorevole. Malgrado la sua lunghezza, la relazione è stata estremamente esauriente ed ha tratteggiato la storia di una compagnia, Alitalia, che ogni giorno perde milioni di euro; questo perché, in un mercato altamente competitivo e fortemente liberalizzato, è stata gestita con criteri politici e dettati da organizzazioni sindacali e corporative. Questo ovviamente non può funzionare in un mercato come quello appena descritto, motivo per cui si è giunti a questo punto.

Desidero sottolineare in questa sede come il tentativo di addebitare al Governo Prodi il disastro di Alitalia sia comprensibile se si guarda alla campagna elettorale in corso, ma assolutamente contrario alla realtà.

Al contrario questo Governo, come dimostrato dalla relazione del Ministro Padoa Schioppa, ha per primo tentato di risolvere l'annoso problema di Alitalia, dalla cui precedente mancata soluzione sono derivati costi altissimi per i contribuenti, i consumatori e i dipendenti della compagnia.

Nonostante ciò, anche il gruppo al quale appartengo ha rilevato elementi di criticità; in particolare, mi riferisco alla presenza di eccessivi paletti riguardo al primo tentativo, gestito direttamente dal Governo, di salvare la compagnia. In quell'occasione nessuno presentò un'offerta vincolante ed ora ci troviamo già nell'ambito di una seconda fase gestita da Alitalia.

Come chiaramente specificato dal Ministro, al momento non esistono offerte diverse da quella di Air France-KLM, giacché non sono stati manifestati altri interessi neppure in via informale. Auspico quindi che Air France resista a tutti

i veti politici ed elettoralistici manifestati e questa procedura possa giungere a una conclusione favorevole.

Il destino di Malpensa non è legato al destino di Alitalia, ma, come sottolineato dal Ministro Bianchi, anche a un piano degli aeroporti e alla dotazione delle infrastrutture necessarie. Tutto ciò sinora è mancato, per cui nel nord Italia si è assistito a una concorrenza selvaggia fra diversi aeroporti sviluppatasi disordinatamente.

Abbiamo perso anche troppo tempo, quindi mi auguro che l'unica offerta esistente non venga rifiutata in virtù della prefigurazione di cordate ad oggi prive di consistenza. Se questo dovesse accadere, il problema Alitalia rimarrebbe aperto in una situazione prossima al fallimento; quindi, chi si rendesse responsabile di questa sciagura dovrebbe risponderne ai cittadini, ai consumatori e ai dipendenti della compagnia.

ANDREA GIBELLI. Contrariamente al collega dei radicali, ritengo che la relazione del Ministro Padoa Schioppa sia assolutamente offensiva nei confronti del Parlamento. Le assicuro, Ministro, di aver meditato tale termine in questi minuti. Ovviamente, pur confermando il rispetto e la stima per la persona, vorrei che chi viene chiamato a ricoprire la carica politica di Ministro dell'economia mantenesse, verso la politica nel suo complesso, un diverso atteggiamento. Mi riferisco alla conclusione dell'intervento del Ministro, quando si è parlato di « onnipotenza del potere ».

Sottolineo questo non per difendere la politica in senso stretto, ma per rivolgere al Ministro sette domande di natura economica e per rilevare come sia stata usata la politica per non rispondere al Parlamento. Ella, signor Ministro, non si è infatti limitato a tenere una lezione universitaria di economia su alcuni aspetti che condivido, ma ha usato la politica per non dare risposte.

Lei ha dichiarato che la vendita è stata ritenuta impossibile data la mancanza di un piano di ristrutturazione. Per quale

motivo tutti i soggetti privati che si erano presentati alla prima indizione della gara si sono gradualmente ritirati? È vero o no che mancavano le informazioni che il Ministero dell'economia doveva fornire per avere una piena valutazione economica e industriale della situazione di Alitalia? Altrimenti, politicamente, l'indizione della gara in quel momento era un errore; si perdevano risorse finanziarie per due anni. Questa è economia, ma anche politica.

Lei ha parlato di risanamento, sviluppo e ristrutturazione di Alitalia, dal punto di vista del trasporto aereo tre dati essenziali per la predisposizione di qualunque piano o gara. Le condizioni in cui Alitalia si trovava al momento dell'offerta di acquisto di Air France erano note al Governo italiano? Le ho posto questa domanda, signor Ministro, anche in riferimento alle condizioni di acquisto, assolutamente inaccettabili, rese note in maniera palese da Air France.

In altre parole, il Governo sapeva che Air France, conclusa la prima fase legata all'indizione della gara, era in grado di fare un'offerta di acquisto vincolante a condizioni assolutamente irricevibili, lungo un contorno di possibilità - ritenuto oggi invalicabile da Air France - assolutamente mortificanti per l'economia di questo Paese?

Con riferimento agli interventi di risanamento, sviluppo e ristrutturazione, porto un esempio: Alitalia ha proprietà, in termini oggettivi, addirittura superiori alla capacità attuale, in capo ad Air France, di acquistare la nostra compagnia di bandiera.

Voglio inoltre riferirmi a tre condizioni di natura economica, ma anche politica.

Chiedo al Ministro se ritenga che la tutela dell'identità nazionale si possa risolvere nel mantenimento del logo e di quant'altro solo ed esclusivamente per cinque anni.

Inoltre, il Ministro ritiene che al cosiddetto concetto di copertura del territorio nazionale si possa rispondere tramite condizioni appartenenti non all'economia, bensì alla politica? Infatti, gli aeroporti di

Malpensa e Linate verranno - cito testualmente le sue parole - « organizzati dal gruppo franco-olandese, per consentire uno sviluppo di lungo termine armonico e finanziariamente solido, avuto riguardo alla domanda di traffico e alle condizioni di mercato applicabili ad ogni rotta nazionale, internazionale e intercontinentale, alla richiesta di servizi da parte di passeggeri *business* ». Chiedo al Ministro se sia in possesso di elementi oggettivi che possano sostenere, in termini economici e numerici, tali condizioni; ci può fornire elementi per tradurre in termini di economia e di mercato questa definizione, espressa in « politichese », relativa alla capacità di Air France di considerare il mercato del nord Italia assolutamente legittimo e di sopravvivenza? Nel piano industriale proposto dai francesi vi sono elementi per ritenere questa affermazione politicamente e industrialmente vera?

Lei, signor Ministro, ha inoltre parlato della legge Marzano, ritenendola comunque una soluzione estrema e catastrofica in riferimento al caso specifico, fornendo giustamente dati numerici. Quando deve contestare le possibili scelte della politica, lei non cita mai un dato numerico; invece, quando deve sostenere scelte politiche contrarie (ad esempio per non accettare il percorso della legge Marzano) lei cita dei numeri. Questo è un atteggiamento politico, non cattedratico!

Quando lei fa riferimento alla questione del percorso affrontato da Swiss, in cui si è avuto - se ricordo bene - addirittura un taglio del 33 per cento di voli, mentre per Sabena si è avuta una riduzione del 50 per cento di dipendenti e del 50 per cento di voli, mi chiedo se tutto ciò rappresenti veramente un dramma. Chiedo se lei sia in grado di dimostrarci che i francesi, nonostante esista solo un componente in questo consiglio della *superholding* che si costituirà nei prossimi cinque anni, garantiranno un piano industriale addirittura migliore, in termini economici, di quelli di Sabena e Swiss. Sappiamo solo che si tratta di un piano differente.