

Concludo affermando che è meglio essere piccoli e padroni a casa nostra, piuttosto che un po' più grandi - tutto da dimostrare - ma proprietà di qualcun altro.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA V COMMISSIONE
LINO DUILIO

PAOLO UGGÈ. Signor presidente, credo che tra le dotte citazioni, anche latine, che il nostro Ministro ha fatto si celi l'evidente tentativo di annacquare - in una grande relazione, piena di cifre, dati e riferimenti - la realtà di quanto sta avvenendo sotto gli occhi di tutti.

Ormai anche i bambini l'hanno capito. Lo stesso Ministro Bianchi, tempo fa, aveva bacchettato il suo collega Padoa Schioppa per una certa approssimazione nel gestire la vicenda Alitalia.

Signor Ministro, l'hanno capito i bambini, il mercato, i sindacati, la gente che non siamo di fronte ad una vendita, bensì a una svendita che, se dovessimo limitarci ai semplici fatti, è iniziata con la prima gara che avete realizzato. Di fatto, avete operato per creare le condizioni affinché gli altri scappassero: forse avevate già mente di favorire Air France.

La vostra svendita è stata, però, resa nota agli italiani grazie a un intervento dell'opposizione, in particolare del presidente Berlusconi, che ha chiaramente evidenziato gli elementi drammatici della vostra vergognosa operazione. Preferite fare polemica sull'evanescenza di una cordata - che effettivamente esiste - che sarà pronta ad intervenire nel momento in cui finirà, speriamo nell'interesse del Paese, la vicenda Alitalia.

È bastato l'intervento del presidente Berlusconi per far sì che su quella che, nei fatti, era una richiesta scadente trasformata in un'offerta indecente, i francesi rivedessero le proprie posizioni. Improvvisamente, infatti, hanno incominciato a trattare, a far capire che si poteva riconsiderare il tutto. Mi domando come mai non l'abbiate fatto voi, sebbene il costrin-

gere questi signori a rivedere il tutto sia di per sé un grande risultato, una svolta di per sé positiva, che potevate perseguire.

Voi preferite fare polemica senza entrare nei fatti, ma il motivo è uno solo: dietro alla vicenda esiste un grande interesse dello Stato francese, che mira a creare, per i prossimi cinque anni, ostacoli allo sviluppo dei commerci del nostro Stato. Questo è ciò che sta dietro a questa meravigliosa offerta, che include una clausola sospensiva - ben conosciuta da voi - la quale consente ad Air France di non rispettare tutte le condizioni previste qualora, da parte del nostro Paese, vi fosse la riconsiderazione circa il portafoglio dei diritti di traffico che ENAC ha assegnato ad Alitalia il 14 marzo.

Lei, signor Ministro, sul *Financial Time* di questa mattina fa qualche osservazione in merito, sebbene non sia argomento di sua competenza. Mi chiedo come mai l'ENAC abbia deciso di assegnare ad Alitalia traffici che non le appartenevano e che, per di più, non consentono ad altri di inserirsi. È forse possibile che si sia verificato un intervento da parte del Presidente del Consiglio, o del Ministro dell'economia, che ha creato le condizioni per questo grande interesse che sta costringendo i francesi a trattare e a rivedere le proprie posizioni. ?

Sarebbe il caso di dire al popolo italiano e al mondo dell'economia che cosa vi apprestate a fare, con questa operazione. Dietro a questo inganno c'è proprio la svendita dell'economia del nostro Paese, tanto che per i prossimi cinque anni non potremo più ampliare i nostri traffici commerciali, grazie proprio a questa clausola che Air France ha preteso, inserendola nell'offerta e che, guarda caso, nasce proprio dall'iniziativa assunta da ENAC. Quest'ultima iniziativa, fra l'altro, intacca anche Volare: state depauperando Volare dei diritti di traffico, che sono uno dei principali *asset* per una compagnia aerea, creando danni all'economia in generale.

In definitiva, state di fatto agendo per limitare l'azione del prossimo Governo - sapete già che non sarà il vostro - nella sua possibilità di espansione. Mi chiedo se

pensiate veramente di venire a nascondere queste verità dietro alla grande polemica, dietro ai grandi dati, parlando dell'inesistenza di cordate che invece esistono e senza dire al Paese quello che state realmente facendo. Voi state creando i presupposti perché il trasporto aereo italiano, di fatto, vada in mano a un Paese concorrente.

Come viene puntualmente sottolineato, tutti i grandi volumi di traffico, persone e merci, che si prevedono nei prossimi anni, saranno gestiti da Air France che, certamente, farà sì che tutta questa grande mole di persone e merci si spostino nel proprio territorio, andando a creare un'ulteriore penalizzazione per la nostra economia.

Se questa è la situazione, come mai sono avvenute tali circostanze? Come mai il Ministro Bianchi, questa mattina, ha espresso questi annunci molto chiari?

Basta leggere il giornale, per sapere esattamente che cosa dice il Ministro. Se la situazione è questa, ciò significa che, probabilmente, vi state apprestando - noi, ovviamente, ci auguriamo che questo non avvenga e faremo il possibile per evitarlo - a realizzare la svendita di una azienda italiana che può restare italiana e che può, attraverso cordate alternative che si realizzeranno, dare la possibilità alla nostra economia di restare protagonista sul mercato con una propria compagnia di bandiera..

MARIO BARBI. È un peccato che il collega dell'opposizione Uggé ci proponga di andare avanti come è stato fatto fino ad ora, aumentando la bolletta a carico degli italiani per tenere in vita, nelle condizioni che stiamo cercando di risolvere, un soggetto che perde oltre 1 milione di euro al giorno e che ha caricato sulla testa di ogni italiano - qualcuno ha fatto un conto - negli ultimi dieci o quindici anni, qualcosa come 250-270 euro a testa, per un totale di oltre 12 o 13 miliardi di euro.

Questa politica non può continuare, almeno secondo noi. Invece, prendiamo

nota, in questa circostanza, che questa è la soluzione che ci si chiede di portare avanti.

Il Governo, in una situazione di estrema difficoltà, ha avuto il merito di avviare a soluzione la crisi Alitalia e del sistema aeroportuale. Questa decisione comporta delle difficoltà e dei sacrifici.

Ristrutturare o cedere un'azienda come Alitalia, infatti, comporta, ovviamente, scelte difficili, tuttavia questa decisione è stata presa. Non si tratta di svendita: se così fosse, sarebbe facilissimo per la cordata fantasma concorrente fare un'offerta migliore un'ora dopo che fosse definita quella che è in corso di negoziazione. Quindi, la situazione si risolverebbe per il meglio, nonostante quanto diceva l'onorevole Uggé poc'anzi.

Vorrei riepilogare brevemente alcuni aspetti della questione in esame.

Ad Alitalia era stata affidata una missione impossibile: servire due grandi aeroporti, Fiumicino e Malpensa, con lo stesso tipo di attività. Questa cosa non era possibile, ha portato Alitalia al fallimento o vicina ad esso, ha portato Malpensa, o Fiumicino, come volete, a funzionare come un aeroporto assistito. Quei destini andavano separati in modo che il salvataggio della compagnia di bandiera fosse possibile e che Malpensa, visto che la decisione è stata quella di allocare le attività principali del vettore su Fiumicino, potesse continuare a crescere e riprendere la strada di uno sviluppo sano e basato sulle condizioni di mercato.

È stato fatto cenno a quali problemi abbia avuto Malpensa in tutti questi anni. Il primo, il principale si chiama Linate, che serve oggi 9 milioni di passeggeri, porta 3 di questi 9 milioni di passeggeri negli *hub* concorrenti di Malpensa.

Linate è il principale concorrente di Malpensa. Questo bisogna che ce lo diciamo, che sia chiaro al sistema istituzionale e anche agli elettori del nord. Si tratta di prendere delle decisioni, quindi di rivedere un sistema. Si tratta di rendere Malpensa accessibile.

Domenica scorsa è stata finalmente inaugurata - ero presente, insieme al

Ministro Di Pietro, al Presidente della regione Formigoni - la bretella che collega l'aeroporto di Malpensa all'autostrada Torino-Milano-Venezia. Da parte di tutti è giunto il riconoscimento per il lavoro eccellente compiuto da questo Governo al fine di accelerare quei lavori. Ricordo in proposito il protocollo sulle opere infrastrutturali di collegamento di Malpensa al sistema autostradale e ferroviario firmato dal Governo Prodi con la regione Lombardia e gli altri soggetti istituzionali.

Ebbene, questi sono i dati di base dai quali partiamo e che fanno da sfondo alla trattativa tra Alitalia e Air France-Klm, che ci auguriamo vada in porto nel migliore dei modi, tenendo presenti le quattro condizioni che il Ministro Padoa Schioppa e il Ministro Bianchi ricordavano. Mi riferisco all'accordo sindacale, alla questione della causa SEA, al prestito da restituire prima dell'aumento di capitale e, comunque, alla verifica da parte del Governo successivo alle elezioni.

Ad ogni modo, chi governerà lo decideranno gli elettori il 13 e 14 aprile prossimo. Dico questo sempre in riferimento a qualche osservazione precedentemente formulata. Non è affatto certo l'esito delle elezioni.

Da ultimo, sottolineo che le prospettive del traffico aereo internazionale sono piuttosto positive. Lo sono state nel 2007 e sono previsti notevolissimi aumenti di traffico per i prossimi anni. Pertanto, ci sono tutte le possibilità, perché in questa situazione si possano ottenere i risultati che perseguiamo, come la riallocazione di Alitalia all'interno di un soggetto internazionale che ne consenta il rilancio e il mantenimento della funzione essenziale sul territorio nazionale e dal territorio nazionale per i collegamenti europei, internazionali e intercontinentali e perché il sistema aeroportuale venga razionalizzato e Malpensa possa riprendere lo sviluppo e la crescita.

Inoltre, in questo contesto non fa certamente male che Milano abbia ottenuto l'Expo 2015, con l'aiuto e il concorso di tutte le istituzioni, locali e nazionali.

PAOLO CIRINO POMICINO. Signor presidente, vorrei innanzitutto ringraziare il Ministro Padoa Schioppa per l'esposizione dottrinale che è contenuta - non lo dico con ironia, ma semplicemente per mettere alcuni punti fermi su questa vicenda - nella prima e nella seconda parte della sua relazione. Da questa esposizione dottrinale mi consenta di espungere i seguenti punti fermi.

In primo luogo, il fallimento degli ultimi quindici anni della gestione dell'Alitalia è legato non alla natura del suo azionista di riferimento, bensì all'incapacità, che si è puntualmente continuato a dimostrare, di un piano industriale inadeguato di rompere quei lacci e laccioli che l'incrostazione sindacale - con tutto il rispetto per i sindacati - ha determinato nei fatti, per cui quell'azionista pubblico non è riuscito a predisporre dei piani industriali all'altezza dei compiti.

Dico questo perché lei sa meglio di me, Ministro, avendone la titolarità, che ci sono altre società il cui azionista di riferimento è lo Stato italiano, è il Tesoro italiano - Finmeccanica e Fincantieri, ad esempio - che sono *leader* mondiali nei settori di appartenenza.

Dico questo non per una petizione di principio, ma perché tale riflessione consente di affermare, innanzitutto, che c'è una neutralità del mercato rispetto alla natura della proprietà, sia essa pubblica, sia essa privata. Questo sgombra il campo, signor Ministro, da una sciocchezza che puntualmente sento ripetere in queste settimane, vale a dire che qualunque iniziativa da parte dello Stato nei riguardi dell'Alitalia sarebbe stata bacchettata, o sarebbe bacchettata, dalla Comunità europea, la cui attività lobbistica è peraltro ben nota a chi ha frequentato come lei e come chi vi parla il Parlamento di Strasburgo o altre grandi istituzioni comunitarie.

Con questo voglio dire che certamente l'aiuto di Stato non è consentito, ma esso può essere realizzato con il prestito-ponte, come lei ha giustamente detto, o con i contributi a fondo perduto. Pur tuttavia, nessuna istituzione comunitaria potrebbe

impedire una ricapitalizzazione al servizio di un piano industriale capace di operare una ristrutturazione dell'azienda. Desidero citare a tal proposito quanto accadde in passato con il Crédit Lyonnais e con i Banchi meridionali.

Come lei ha detto implicitamente — desidero esplicitarlo — condivido l'esistenza di pari doveri e pari diritti dell'azionista in una società sia pubblica che privata. Ciò consente di trattare con Air France con maggiore forza e determinazione.

Qualora dovesse fallire la trattativa con Air France, l'esito non sarebbe inevitabilmente il fallimento, perché nulla impedirebbe sul terreno del diritto comunitario un vero rilancio del piano industriale di Alitalia e una ricapitalizzazione di tutti i suoi azionisti pubblici e privati.

Desidero esprimere un'ultima annotazione sul piano dottrinale. Mi consenta di dirle che sbaglia nel parlare della politica come professione. La mia professione è quella di specialista in malattie nervose e mentali, e come tale ho assistito molti Governi in questi anni. La politica è l'arte del Governo e come tale richiede una professionalità, cosa profondamente diversa dalla politica come professione.

Lei sa che il mio gruppo ha sostenuto la positività della trattativa con Air France, che riconfermiamo, ritenendo che, come si evince anche dalla sua relazione, i problemi di Alitalia riguardino non tanto il profilo finanziario quanto il profilo industriale (lo dico anche in proposito della cordata di cui si parla).

Il socio in grado di intervenire deve quindi essere una compagnia aerea, perché possiede il *know how* e le caratteristiche necessarie per rilanciare. Air France è tra le prime compagnie aeree del mondo e la prima nel settore del trasporto merci.

È quindi opportuno rafforzare la trattativa, spiegando però ai francesi che il suo fallimento si tradurrebbe non nel fallimento di Alitalia, ma nella valutazione di un piano industriale. Con i manager che hanno governato Finmeccanica e Fincantieri probabilmente si riuscirebbe a realizzare un piano industriale.

Come evidenziato dal collega Gibelli, il dato vero riguarda la garanzia da lei giustamente sottolineata degli interessi pubblici del nostro Paese, che non possono essere limitati, signor Ministro, dai cinque anni contrattualmente definiti per la permanenza del logo, del marchio, della livrea. Al contrario — in questo senso abbiamo sempre condiviso la trattativa con Air France — il problema riguarda la cosiddetta «internazionalizzazione attiva» delle nostre aziende, nel caso specifico dell'azienda Alitalia.

Ci si chiede perché l'impegno che Air France ha sottoscritto nel ricapitalizzare per un miliardo di euro l'Alitalia non venga sottoscritto dallo Stato italiano, laddove la vera garanzia degli interessi nazionali è che nella società Air France-KLM-Alitalia ci sia una presenza dello Stato italiano certamente non pari a quella dello Stato francese — da lei stimata al 15, da me al 17 per cento —, ma comunque in grado di renderlo il secondo azionista di una grande compagnia internazionale.

La presenza dello Stato italiano all'interno di una compagine societaria non con il 3 per cento (adesso il 2 per cento, con la riduzione del valore dell'Alitalia), come per l'offerta pubblica di scambio, ma come secondo azionista dotato di un potere importante (non solo con vincoli contrattuali) garantirebbe il mantenimento degli interessi nazionali.

Questo sarebbe il modo più serio di tutelare l'attuale investimento che l'Italia ha fatto nell'Alitalia, perché se, come presumo, l'offerta pubblica di scambio rilancia l'Alitalia, niente impedisce — e qui chiedo l'attenzione dei colleghi del Partito della libertà — che un investimento di oggi, accoppiato al valore che è già insito nell'Alitalia, fra uno o due anni possa essere ceduto a una cordata italiana pubblica o privata, in modo che l'attuale investimento dello Stato venga remunerato al momento di vendere. Quella è la garanzia degli interessi nazionali in un'economia di mercato che non criminalizzi il pubblico.

Sono dunque favorevole alla trattativa con Air France, ma anche a una negozia-

zione che possa garantire pure in termini differiti una presenza molto più forte del 2 per cento nell'ambito della compagnia. Niente impedisce che l'attuale presenza dello Stato possa domani essere sostituita da una cordata di imprenditori privati italiani.

Il destino di Malpensa non può essere legato a una sola compagnia di bandiera, tanto che, se non vado errato, Ministro Bianchi, ci sono state già 18 richieste per l'acquisizione degli *slot* lasciati da Alitalia. Se c'è una domanda inevasa, l'unione di una domanda tesa all'ammodernamento dell'aeroporto di Malpensa con una presenza significativa nella compagine azionaria della futura azienda Air France-KLM-Alitalia consente di garantire al meglio gli interessi nazionali nel rapporto tra pubblico e privato.

Una risposta alla domanda dell'onorevole Ruggeri in ordine ai diritti di traffico sarebbe per me un ulteriore elemento di chiarezza.

SILVANO MOFFA. Sulla questione Alitalia, signor Ministro, la Commissione più volte ha avuto l'opportunità di parlare con lei anche nel pieno del percorso della pseudo-gara, sulla quale ci siamo soffermati, contestandone alcuni requisiti. Alla lunga, i dati e i risultati hanno dato ragione alle riserve che avevamo avanzato in quella sede.

Non entrerò nello specifico delle considerazioni di ordine politico della sua relazione, ma mi limiterò a sottoporle tre questioni che ritengo assolutamente fondamentali, rispetto alle quali lo stesso onorevole Pomicino chiedeva un chiarimento. Mi riferisco in particolare alla convenzione tra Alitalia ed ENAC che è stata firmata il giorno stesso in cui Air France presentava la sua offerta vincolante, che riguarda i diritti di traffico di Alitalia. Al di là di quello che lei individua come centrale nella questione della tutela degli interessi pubblici del nostro Paese nella vendita ad Air France, dunque al di là del mantenimento del logo, dell'identità nonché della possibilità di avere un rappresentante del Ministero all'interno nella

nuova compagine societaria, non c'è dubbio che il dato principale riguardi esattamente i diritti di traffico.

A voler pensare male, infatti, questa è l'unica questione che, sostanzialmente, consente ad Air France di concludere un vero e proprio affare, rispetto alla situazione deficitaria della compagnia di bandiera che lei ha descritto e sulla quale, ovviamente, non abbiamo nulla da aggiungere.

In effetti, sono state compiute due operazioni il 14 marzo scorso (quindi lo stesso giorno in cui veniva presentata da Air France l'offerta vincolante) riguardanti una parte dei diritti di traffico non esercitati da Alitalia. Poiché lei ha richiamato la politica al rispetto delle norme comunitarie - ha detto infatti, giustamente e correttamente, che nell'ambito di tali norme dobbiamo ritrovarci attraverso l'apprezzamento e l'applicazione di un sistema di regole condivise - le domando se, nel momento stesso in cui dall'ENAC venivano assegnati questi diritti di traffico (anche qui ci sarebbe molto da discutere), sia stato sostanzialmente alterato il principio della concorrenzialità nei confronti di altre compagnie, che potevano ugualmente accedere all'acquisizione di quote di traffico non utilizzate da Alitalia.

Aggiungo, inoltre, che una parte di quelle quote di traffico riguardano Volare, rispetto alla quale il suo Ministero sa benissimo che, entro la fine di aprile, bisogna bandire una nuova gara, in conseguenza dell'intervento del Consiglio di Stato. Le chiedo se non ritenga che Volare sia stata sostanzialmente depauperata proprio dell'elemento economicamente più interessante e sicuramente più importante, cioè, per l'appunto, le quote di diritti di traffico di cui era in possesso.

Le domando se questa, a suo parere, sia stata una sorta di forzatura, rispetto ad un'offerta che, fino a qualche settimana prima, sembrava che Air France non volesse più presentare se non dopo lo svolgimento delle elezioni politiche. Personalmente, trovo molto singolare che sia avvenuto un ripensamento da parte di Spinetta. Probabilmente, proprio in ragione

dell'aspetto che attiene ai diritti di traffico, il ripensamento di Air France rivela una logica e una giustificazione.

Nella convenzione che è stata sottoscritta — lei ha citato dichiarazioni di altri tra virgolette — esplicitamente si dichiara che « risulta essere Alitalia in possesso dei requisiti economici e finanziari per operare tali diritti di traffico ». Allora, delle due l'una: nei giorni scorsi lei — anche se in verità successivamente è stato smentito in parte dal Ministro Bianchi — ha detto che ormai versavamo in una situazione prefallimentare. Ebbene, se nella convenzione avete scritto quanto ho riportato, mi domando se siamo davvero convinti che la situazione sia ormai indubitabilmente sul piano inclinato del fallimento, o se, al contrario, sussistano ambiti entro i quali si può operare, nonché tempi entro i quali si può sia verificare la « proposta fantasma » (come è stata inopinatamente definita da qualcuno), sia riconsiderare altre proposte che erano sul tavolo.

Lei ha fatto un'elencazione delle proposte presentate da Air France entro dicembre e da AP Holding. Ebbene, lei ha detto che, anche sotto il profilo delle ricadute occupazionali, esisteva un divario evidente tra la proposta di Air France e la proposta di AP Holding. Però, le faccio osservare che tra le proposte di Air France — lei ne è assolutamente consapevole, anche se non lo ha detto — è compreso un esubero di 3.500 dipendenti di AZ Service, che vengono messi a carico dello Stato — a proposito di bollette, caro onorevole Barbi — poiché AZ-Fintecna è una società mista pubblico-privato. Evidentemente, si tratta di un'operazione di aggiramento di alcune norme comunitarie.

Riguardo alla parametrizzazione tra le varie offerte che erano state messe sul tavolo, lei non ha parlato assolutamente delle condizioni riguardo al rinnovo della flotta. Non è poca cosa, se vogliamo entrare in un sistema effettivamente competitivo.

Faccio notare che non soltanto tutto il reparto manutenzione viene sostanzialmente smantellato dal nostro Paese e trasferito a Parigi, ma anche che, per

quanto riguarda la flotta, la sostituzione del famoso MD80 (di cui sento parlare spesso in televisione) avviene entro il 2020, laddove altri avevano previsto una data di gran lunga anteriore.

Si tratta di questioni fondamentali, rispetto alle quali io credo, signor Ministro, che lei debba un chiarimento al Parlamento.

ANTONIO BORGHESI. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Prego, onorevole Borghesi.

ANTONIO BORGHESI. Signor presidente, poiché sono stato il terzo a chiedere di intervenire e quando ho fatto la mia richiesta in quest'aula non erano ancora presenti né l'onorevole Boato, né l'onorevole Pomicino, vorrei sapere in base a quali regole sia stato stabilito l'ordine degli interventi.

PRESIDENTE. Il presidente Meta potrà chiarire questo suo dubbio.

Do ora la parola all'onorevole Boato, al quale chiedo di rispettare i tempi.

MARCO BOATO. Rispetterò i tempi, ma voglio dire al collega Borghesi che io sono stato presente in Commissione dal momento in cui sono iniziati i lavori e mi sono subito iscritto a parlare al banco della presidenza...

ANTONIO BORGHESI. Prima che arrivasse l'onorevole Boato io già avevo chiesto alla presidenza di essere iscritto a parlare.

MARCO BOATO. Credo che ci sia un complotto contro l'onorevole Borghesi, di cui non faccio parte!

PRESIDENTE. Veniamo al tema.

MARCO BOATO. Ringrazio innanzitutto i presidenti delle tre Commissioni per aver assunto questa iniziativa. Ringrazio i due Ministri e in particolare il

Ministro Padoa Schioppa per il suo ampio e documentato intervento, molto utile al Parlamento anche se, nel clima politico della fase finale della campagna elettorale, purtroppo quasi tutti gli interventi — cercherò di non fare altrettanto, se non altro perché non sono candidato in queste elezioni — sono pesantemente condizionati dalle vicende elettorali.

La questione di cui stiamo parlando ha origini molto più lontane e, probabilmente, dovrà concludersi comunque in una fase successiva alle elezioni. Avendo ascoltato con grande attenzione l'intervento ed avendo riletto il testo scritto della relazione del Ministro Padoa Schioppa, posso dire di dividerli pienamente, anche nella parte conclusiva che ha suscitato le perplessità del collega Cirino Pomicino.

Credo, signor Ministro, che questo sia l'ultimo suo intervento di fronte al Parlamento. Lei resterà in carica, come tutto il Governo, fino a metà maggio, ma questa è forse l'ultima occasione che lei ha avuto di parlare di fronte agli organi parlamentari. Leggo questa sua pagina conclusiva come una sorta di testamento morale e politico, oltre che di conclusione del ragionamento che ha sviluppato e che io condivido.

Nel riferimento a chi ha scelto la politica come professione non vedo un'alternativa alla professionalità — che condivido e di cui ha parlato il collega Cirino Pomicino — quanto piuttosto una sorta di eco di temi weberiani. Max Weber è stato uno dei più grandi sociologi della politica, se non il più grande, ed ha scritto un saggio intitolato *Politik als Beruf*. Questa è l'eco che ritrovo nella sua conclusione, ovviamente molto lontana dalle questioni specifiche che stiamo oggi affrontando.

Non è molto lontana, però, dal modo in cui la politica deve affrontare le proprie responsabilità, sia al Governo, sia quando si tratta di avere una cultura di Governo pur stando all'opposizione.

Le chiedo, signor Ministro, in caso di una sua replica, di riprendere un aspetto che lei ha citato correttamente, ma che suona come una rischiosa, anche se comprensibile, clausola di dissolvenza.

Nella sua relazione, al punto 8, ha affrontato le questioni che riguardano la lettera del 18 marzo che soddisfa la prima delle quattro condizioni — in seguito, ha citato le altre tre condizioni — che riguarda le organizzazioni sindacali. A questo proposito voglio esprimere il mio dissenso rispetto al comportamento di questi giorni della UIL, che mi sembra poco responsabile, proprio per la portata della vicenda in gioco, che è di grandissima rilevanza.

Forse, sarebbe giusto svolgere una riflessione critica e autocritica da parte delle stesse organizzazioni sindacali, rispetto alle vicende di questi ultimi anni che hanno in qualche modo inciso sulla gravità crescente della situazione dell'Alitalia.

Dopo aver citato le altre tre condizioni, ne ha aggiunta una quinta, che leggo testualmente: « Una ulteriore volontà, inoltre, consentirà il buon esito dell'operazione. Il lancio delle offerte pubbliche da parte di Air France-KLM avverrà, infatti, solo qualora il nuovo Governo, come organo collegiale, non abbia assunto alcuna decisione formale o fatto alcun pubblico annuncio che sia fortemente contrario all'operazione ». Questa mi suona quasi come una clausola di dissolvenza di tutta la complessa, difficile e importante operazione che è in atto in questo periodo e che si sta, forse — mi auguro — concludendo positivamente in queste ore (lei ha sostenuto proprio che le prossime ore saranno decisive).

Le chiederei, se lo riterrà, di affrontare in sede di replica quest'ultimo punto. Esso, infatti, si lega al percorso che si sta seguendo, proprio in questa giornata e in queste ore. Inoltre, dopo il rapporto tra Air France-KLM e Alitalia, esaurita — mi auguro positivamente — la fase dell'accordo con le organizzazioni sindacali, si dovrà rivedere comunque un ruolo da parte del Governo attualmente in carica.

Chiedo a lei di chiarire che cosa voglia dire questo altro punto, che capisco, ma che può diventare una preoccupante clausola di dissolvenza, laddove proseguissero iniziative un po' estemporanee che qual-

che esponente dell'opposizione *pro tempore* ha intrapreso in questo periodo.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

VALDO SPINI. Signor presidente, capisco che le esigenze di campagna elettorale concentrano l'attenzione sull'esame del pregresso, su come siamo arrivati a questo punto. Forse, il Ministro Padoa Schioppa poteva cavarsela con il famoso proverbio, secondo cui il medico pietoso fa la piaga purulenta.

Vorrei concentrarmi su quello che sta avvenendo in queste ore. Mi sembra da marziani, cari colleghi, il fatto che stiamo parlando di tutto, tranne che di quello che sta avvenendo in queste ore nel rapporto tra l'Alitalia e i sindacati, che mi sembra estremamente determinante per quello che avverrà successivamente e per il maturare delle varie ipotesi.

Da questo punto di vista, il gruppo socialista vuole fare assolutamente un discorso diverso da quello che è stato portato avanti fino ad ora.

Il punto che propongo all'attenzione dei Ministri e dei colleghi è il seguente: nelle richieste sindacali, c'è solo un aspetto sindacale o ci sono anche altri aspetti che riguardano la nozione della compagnia di bandiera, quella che assicura i traffici all'interno del Paese, e dal Paese verso l'esterno, che è stata data dal Ministro Padoa Schioppa?

Mi spiego meglio. Quando il sindacato chiede il mantenimento di un certo numero di aerei, certamente lo fa per motivi sociali, perché chiede il mantenimento di un certo numero di piloti. È tipicamente sindacale questa materia. Tuttavia, mi domando se sia ininfluente questo numero di aerei rispetto alla necessità di essere realmente compagnia di bandiera e quindi di assicurare il volume di traffici all'intero del territorio nazionale e dal territorio nazionale verso l'esterno.

Abbiamo qualcosa da dire su ciò che sta avvenendo, oltre a formulare il gene-

rico auspicio che le cose vadano bene? Difatti, in genere, si spera che le cose vadano bene e non male.

Sulle materie su cui si sta discutendo, almeno a livello morale e politico, noi che siamo qui oggi — forze politiche di maggioranza e di opposizione, variamente configurate, e Governo — abbiamo qualcosa da dire? A me sembrerebbe questo il punto sul quale riflettere.

Certamente, poi, avremo cinquantamila possibilità di rinfacciarci se il 3 marzo è stata fatta una cosa giusta o se il 25 marzo si poteva aspettare un giorno a scrivere quella lettera (cose importantissime). Se possibile, tuttavia, concentrerei l'attenzione sugli aspetti che sono ancora modificabili oggi.

Ho l'impressione che, al di là delle materie sindacali, sulle quali i sindacati hanno piena autonomia, ci sia qualche interferenza tra queste materie e gli obiettivi che dobbiamo porci, pur nell'ambito di una vicenda così compromessa.

Io stesso mi sono posto l'interrogativo che è aleggiato nelle parole di vari colleghi. È chiaro che, quando hai un'azienda che perde e stai portando avanti una trattativa in esclusiva, non sei molto forte. Mi sono domandato anch'io, come dicevo, se non ci siano state le condizioni, affinché la trattativa non fosse in esclusiva, se siano stati posti dei vincoli che hanno in qualche modo scoraggiato altri *partners*, ma questo potrà essere approfondito nella replica.

L'elemento che in questo momento, vorrei chiarire a noi stessi e nell'ambito del Governo è se possiamo dire una cosa tutti insieme. Forse sembra un'utopia, anche se sarebbe utile in questo momento. Vorrei comprendere se vi siano dei punti di contatto, delle interferenze tra quello che i sindacati stanno chiedendo e quello che ci dobbiamo augurare, come Parlamento e come Governo, dal punto di vista del mantenimento di determinati livelli di servizi e di immagine.

Corrispondono al vero le affermazioni del Ministro Padoa Schioppa, quando sostiene che ci sono aspetti emotivi nel parlare di Alitalia, del suo simbolo, del suo logo e quant'altro. Però, è altrettanto vero

che sono aspetti di immagine con ricadute economiche e non sono solo aspetti emotivi.

Una certa concezione del *Made in Italy* e del sistema-Paese ha avuto conseguenze economiche. Quindi, senz'altro c'è dell'emotivo, però ci sono anche delle conseguenze economiche nell'ambito della considerazione più generale del sistema-Paese.

Allora, come in parte ha detto l'onorevole Boato quando parlava del ruolo che il Governo dovrà assumere successivamente, mi domando se in queste ore — dopo che saranno state assunte certe determinazioni, considerato che, almeno stando a quello che sappiamo (se siamo bene informati), oggi vi sarà un confronto, considerato che scade il termine — non sarebbe opportuno concentrare le nostre ultime energie cercando di contribuire al processo che si sta definendo.

ANTONIO BORGHESI. Signor presidente, a nome dell'Italia dei Valori vorrei, in primo luogo, esprimere la mia condisione alla relazione presentata dal Ministro Padoa Schioppa, soprattutto perché traccia un quadro che ci dimostra come in realtà se qualcuno, a dispetto di Air France, volesse intervenire lo potrebbe fare attraverso una offerta pubblica migliorativa rispetto a quella. Pertanto, ritengo che sia stata assicurata la trasparenza e che gli interventi estemporanei verificatisi abbiano una matrice e una natura di stampo puramente elettorale, quindi ancora più grave. Da qui deriva la domanda che intendo rivolgere al Ministro, chiedendogli se, come titolare e azionista di maggioranza di Alitalia — in considerazione del fatto che proprio interventi irresponsabili, a mio giudizio, di personalità politiche hanno determinato andamenti assolutamente inaccettabili nelle quotazioni di borsa, con sospensioni sia al rialzo che al ribasso —, sia intervenuto presso gli organi competenti, perché si possa chiarire quale sia stato lo sviluppo della situazione. È evidente, infatti, che in queste operazioni qualcuno ci ha perso e qualcuno ha avuto anche rilevanti plusvalenze. Dio non voglia che si debba poi

scoprire che queste plusvalenze sono andate a finire a qualche amico di amico.

Ebbene, vorrei capire se siano stati compiuti dal Governo i passi necessari affinché venga chiarito chi ha dato origine a queste vendite o acquisti massicci, causando così grandi oscillazioni nella quotazione di Alitalia. Questa è la mia domanda per il Ministro Padoa Schioppa.

Al Ministro Bianchi vorrei rivolgere un'ulteriore domanda.

Ministro, lei ha parlato del piano aeroporti. Credo che un simile piano abbia senso se serve ad aumentare la competitività tra gli aeroporti. Non vorrei che, invece, dietro di questo ci fosse anche un'idea un po' dirigista di definire dove devono andare, al di là del mercato, le correnti dei traffici verso gli aeroporti. Ad esempio, riterrei inaccettabile che si costringesse un cittadino veneto o delle province di Verona, Trento, Brescia e Mantova a recarsi a Malpensa pur avendo aeroporti che funzionano e sono in linea con il mercato.

Desidero infine fare un'ultima annotazione politica. Prendo atto che chi in campagna elettorale si dichiara a favore dell'eliminazione delle tasse qui avanza proposte che vorrebbero far pesare ancora per molti anni sui contribuenti la situazione di Alitalia e che il collega Gibelli è addirittura diventato il paladino dell'identità nazionale, cosa che per la Lega è sorprendente.

ANTONELLO FALOMI. Non credo che sia possibile imputare al percorso di vendita, come descritto dal Ministro Padoa Schioppa, una mancanza di trasparenza o una scarsa correttezza. Ritengo infatti che nella prima e nella seconda fase delle procedure qui illustrate dal Ministro sia stata data a tutti la possibilità di partecipare, di avanzare offerte e di acquisire tutti i dati necessari per poterle formulare.

Se c'è da fare una critica non è su questo terreno, come ho sentito nel corso della discussione. Una critica potrebbe invece essere mossa all'impostazione di fondo lungo cui ci si è mossi, come se l'unica strada percorribile per risanare,

sviluppare e rilanciare Alitalia fosse quella della sua vendita e come se per principio fosse impossibile trovare un *management* capace di risanare l'Alitalia senza ricorrere alla vendita.

È stato affermato che i *manager* hanno avuto le mani legate dai sindacati. Io so invece che nel corso di questi anni i sindacati hanno accettato numerosi piani di ristrutturazione da parte di *management* che venivano di fronte alle Commissioni parlamentari a spiegare quanto fosse importante trasferire oltre 100 voli intercontinentali da Fiumicino a Malpensa. È sufficiente rileggere gli atti parlamentari per capire che le responsabilità di quanto è accaduto non dovrebbero essere scaricate continuamente sulle organizzazioni sindacali, ma attribuite ai *manager*.

Ciò non significa, come dimostrano tante aziende pubbliche ancora esistenti o le privatizzate funzionanti, che non esistano *manager* capaci di perseguire gli obiettivi di risanamento e di sviluppo oggi perseguiti attraverso la vendita di Alitalia.

Siamo arrivati a questo punto e non credo si possa tornare indietro. Il piano di Air France vale complessivamente 9,5 miliardi di euro tra ricapitalizzazione, acquisti, debiti e investimenti. Se qualcuno vuole proporsi, questa è la cifra che deve mettere sul tappeto. Sarà possibile in sede di offerta pubblica o di scambio di acquisto intervenire anche a conclusione di questo iter, ma si deve partire da qui.

Per quanto poi concerne i costi dell'operazione, vorrei chiedere al Ministro di quantificare gli oneri che saranno posti a carico dello Stato in termini di ammortizzatori sociali e di prepensionamenti. Anche questo è un ulteriore elemento di valutazione che deve essere messo sul tappeto per poter procedere.

Del piano di Air France non accettiamo la scelta di escludere tutto il settore di AZ Service. Devo dire che il Governo ha aiutato Air France nel compiere questa scelta, perché già nel dicembre 2006, quando partì la prima fase della procedura, aveva escluso dal perimetro di Ali-

talia AZ Service. Considero questo un errore inaccettabile, così come pure la chiusura del servizio cargo.

Poiché è in corso una trattativa con le organizzazioni sindacali, ritengo che su questi punti debbano essere date risposte chiare, considerato che si tratta di migliaia di posti di lavoro.

Credo che la questione Malpensa debba essere divisa da quella di Fiumicino. Ripeto, molti anni fa ero fra i pochi, di fronte agli autorevoli *manager* dell'Alitalia, a sostenere che l'operazione di trasferimento da Fiumicino a Malpensa sarebbe stata un fallimento.

I fatti lo hanno dimostrato e quindi oggi vi è l'esigenza di separare le sorti di Malpensa da quelle dell'Alitalia.

Naturalmente, questo non significa lasciare Malpensa alla deriva. Il Governo deve compiere ogni sforzo per realizzare la qualificazione dell'aeroporto internazionale di Malpensa, promuovendo ogni iniziativa necessaria a sostenere questo obiettivo e considerando il problema riguardante sia i lavoratori oggi messi in cassa integrazione, sia i 5-6 mila lavoratori precari sui 16 mila complessivi, cui il contratto potrebbe non essere rinnovato. Auspico che vi sia una forma di sostegno al reddito anche per questi ultimi, non essendo possibile accettare così questa situazione.

È in corso una trattativa e bisogna evitare che questa si svolga con la spada di Damocle di tempi fissati come una sorta di *Diktat*. Si deve garantire il tempo necessario per concludere positivamente la trattativa, con la soddisfazione di tutte le parti interessate.

PRESIDENTE. Iniziamo il secondo ciclo di interventi, che sarà sicuramente più breve.

ENZO RAISI. Non vorrei ribadire considerazioni già precedentemente espresse dai colleghi, ma anch'io devo dichiararmi amareggiato per le espressioni usate dal Ministro Padoa Schioppa nei confronti del Parlamento e dei suoi rappresentanti.

Non ho mai amato i professori prestati alla politica, signor Ministro, anche perché

spesso confondono queste Aule con le aule delle università; deve sapere che qui tanti non vivono solo di politica, ma hanno una loro professionalità (magari in campi diversi dal suo) e chiedono rispetto per quello che sono, che rappresentano e che hanno rappresentato anche nella propria storia professionale.

Da ex dirigente di azienda, oggi sono venuto qui alzandomi alle cinque del mattino per capire quale fosse il piano industriale di Alitalia; dalle domande poste dai miei colleghi apprendo di non essere l'unico a non aver compreso e infatti la sua relazione di tutto tratta tranne che di un piano industriale.

Al di là dell'ottima cronologia storica, da parte del Parlamento e soprattutto dell'opposizione emergono dubbi sulla trasparenza di questa operazione, di cui i sindacati sono stati i primi a denunciarne la mancanza. Ancora oggi le informazioni fanno fatica ad emergere.

Un collega prima mi ha anticipato; avevo sorriso quando si era affermato che il tentativo dell'opposizione di allungare i tempi sarebbe gravato molto sulle bollette degli italiani, mi domando quanto costeranno gli oneri sociali da pagare quando molta gente andrà in cassa integrazione o verrà licenziata. Già oggi li paghiamo con Malpensa. Ancor prima di avere dato avvio all'operazione di vendita di Alitalia ad Air France, quella posizione ha già portato alla dismissione di Malpensa, alla messa in cassa integrazione di migliaia di persone, per le quali la collettività — non Air France — paga gli oneri sociali. Si spiega così la paura e il timore, credo legittimi, da parte di tutti noi nonché l'esigenza di capire esattamente costi e benefici dell'operazione.

Non ho preclusioni di alcun tipo. Sono venuto qui con la mente molto trasparente e molto chiara, aperto a qualsiasi tipo di ipotesi. Ho vissuto l'epoca di Swissair e Sabena e affermo di non avere un'idea così negativa anche nei riguardi di soluzioni così radicali. Vorrei capire — in questo momento in cui sono rappresentante del Parlamento e di interessi pubblici, non certo aziendali — quali siano

realmente i numeri e dove risiedano i costi e i benefici di questa operazione. Dal suo intervento, signor Ministro, non l'ho capito.

L'unica cosa certa a tutt'oggi — lo ripeto — è che abbiamo perso l'*hub* di Malpensa, che abbiamo oltre mille persone in cassa integrazione e che tutti hanno sorriso quando abbiamo vinto l'assegnazione dell'Expo 2015, perché ci siamo chiesti che cosa accadrà ora con Malpensa.

Ricordo che quella sera, guarda caso, partecipavo a una cena pre-elettorale con imprenditori dell'Emilia-Romagna, i quali hanno applaudito alla vittoria di Milano. Tutti quanti, però, si sono detti: « E adesso, con Malpensa, che cosa si farà? ». Da imprenditore dico che compiere certe operazioni e non avere in contemporanea la proposta alternativa porta a pagare costi imprevedibili e questo è un aspetto che preoccupa.

So benissimo che il problema viene da lontano. Non attribuisco grosse responsabilità dirette a questo Governo, tranne quella di aver iniziato ad affrontare questa problematica con insufficiente trasparenza. Del resto, tutti sapevamo che la prima gara d'appalto sarebbe andata a finire come poi, effettivamente, è finita.

Hanno cominciato i sindacati, non l'opposizione, a denunciare la non trasparenza della trattativa. Ancora oggi, nel suo intervento, signor Ministro, lei non ha chiarito alcune delle domande che qualsiasi imprenditore — in questo caso un imprenditore che tutela gli interessi della collettività — si porrebbe.

Auspico e spero che nella sua replica voglia rispondere alle tante domande che oggi si è sentito porre dai parlamentari: si tratta di domande pragmatiche, stringenti, che vanno veramente al cuore del problema.

Colgo l'occasione — mi riallaccio a quanto detto dal Ministro Bianchi sulla sicurezza degli aeroporti — per ricordare ai presenti che la città di Bologna, in cui vivo, in questo momento è investita da un grave scandalo che riguarda i servizi aeroportuali. Ebbene, ieri mi sono presen-

tato alla conferenza stampa del direttore generale dell'ENAC di Bologna e l'atteggiamento di questo dirigente, che dovrebbe tutelare la sicurezza dei cittadini all'aeroporto di Bologna è stato — non vorrei adesso esagerare i toni — da trattamento sanitario obbligatorio. Dico solamente che tutti i giornalisti si sono alzati e se ne sono andati, tanto questa persona ha veramente vaneggiato nelle proprie dichiarazioni. Non si tratta del primo episodio, ma di una costante.

Se penso che questa persona è al vertice di un organismo che dovrebbe tutelare la sicurezza dei cittadini dell'aeroporto nella mia città, dico sinceramente di essere molto preoccupato.

Le chiedo pertanto in questa sede, signor Ministro, di effettuare una verifica, nonostante sia già stata condotta un'indagine dell'ENAC. A mio giudizio, al riguardo esiste proprio un problema sanitario. I giornalisti di tutti gli orientamenti, lo ripeto, si sono alzati e se ne sono andati: da *la Repubblica* a *Il Resto del Carlino*. Quindi, non si tratta di un fatto politico. Forse, anche la paura di un coinvolgimento nell'attuale azione giudiziaria ha sottoposto ad eccessiva pressione psicologica la persona. Vedo che il Ministro annuisce ed ha capito di che cosa sto parlando. In effetti, la situazione sta andando oltre ogni limite.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Signor presidente, vorrei avere qualche minuto di tempo per esprimere alcune valutazioni sintetiche su un sistema estremamente complesso.

Signor Ministro Bianchi, il suo piano dei trasporti non è attuabile! Dal 1° aprile 1997, a fronte delle direttive comunitarie che risalgono a questa data, è fuori dalle capacità di qualsiasi tecnicismo giuridico ricomprendere le dichiarazioni che lei ha fatto.

Signor Ministro Padoa Schioppa, oggi per me diventa difficile non condividere la seguente frase, pur proveniente da persone da me distanti: «accusiamo politicamente il Governo di aver preconstituito in qualche modo le condizioni perché al termine della

trattativa ci fosse un solo interlocutore al tavolo».

Lei è venuto, molte volte sollecitato, di fronte a questo Parlamento e ora deve assumersi la responsabilità di tutti questi passaggi, comprese le perdite di Alitalia. Avevamo detto che i *manager* da lei difesi presentavano piani che non erano tali, poiché facevano acqua da tutte le parti. Basta leggere i resoconti stenografici, laddove dicevamo che la gara sarebbe stata un fallimento. Così è stato.

Io non appartengo né al partito pro o né a quello contro Air France. Appartengo al partito di coloro che vogliono difendere gli interessi generali del Paese. Mi rendo conto che, da parte di alcuni esponenti del Governo, è stata operata una mistificazione. Coloro i quali hanno agito su Malpensa, anziché pagarne le conseguenze, oggi rigettano ogni responsabilità e prendono quanto è accaduto come causa giustificativa per un'azione da me non condivisa.

Inoltre, il Governo non ha messo il Parlamento nelle condizioni di compiere una valutazione economica dell'intera operazione, di cui non conosciamo il costo per lo Stato italiano.

Forse gli imprenditori non si fanno avanti perché hanno capito che con questo Stato molte volte è meglio andare cauti. Le privatizzazioni, ad esempio, si eseguono in modo tale che al momento della vendita di un *asset* dello Stato, quest'ultimo rimette ancora qualcosa, anziché ricavarne un utile. Si tratta di un'assurdità! Anziché pagare, chi porta la responsabilità di questa situazione oggi viene a presentarci la situazione stessa come legittimazione ad agire. Il Governo qui presente sa che il Paese Italia ha due compagnie aeree? Sa che esistono due compagnie aeree di proprietà dello Stato italiano?

Quello che lei dice, signor Ministro Padoa Schioppa, è seriamente preoccupante e per nulla condivisibile. Non sono tra coloro i quali vanno ad abbeverarsi al « santuario » dell'economia, ma, pur non essendo un professionista della politica, vado ad abbeverarmi al « santuario » della professionalità della politica.

Oggi parliamo di Alitalia. Ebbene, sono stanco di vedere il mio Paese sbeffeggiato su problemi di mozzarelle o di rifiuti e uno Stato che, di fronte ad una situazione come quella di Alitalia, non ha la dignità né la capacità di risanare una propria azienda.

Non siamo la quinta potenza industriale del mondo, bensì la quinta potenza tra le « repubbliche delle banane », per cui traiamo le conseguenze di una mancanza di capacità di intervento! Lei dimentica che sono più di cinque anni che i rappresentanti di Alitalia stanno nel consiglio di amministrazione di Air France; che Spinetta era nel consiglio di amministrazione di Alitalia; che gli stessi amministratori delegati che allora sedevano tra gli stessi banchi, oggi sono i consulenti della controparte.

Sussiste, poi, il problema del tecnicismo: un sistema di privatizzazione come quello realizzato non è applicabile. Manca infatti un dato che lei avrebbe dovuto fornire al Parlamento, ovvero a quanto ammonta la valutazione economica di uno *slot*.

Sarebbe sufficiente andare a vedere come si sono comportati Alitalia e AirOne nell'acquisto di Volare; in quel caso si rilevava una situazione di grande esposizione finanziaria, ma esistevano anche alcuni *slot* in gioco. Sarebbe sufficiente un calcolo approssimativo per capire di che cosa stiamo parlando, di quale sia il valore delle cose di cui continuate a parlare. Quando sento dire che gli *slot* vengono trasferiti da una compagnia aerea all'altra, devo ricordarvi che si tratta di veri e propri elementi trattati a livello internazionale, che vanno ridiscussi con i Paesi controparte. Non è possibile appigliarsi al vettore comunitario. Infatti, alcuni Stati dell'Estremo oriente, ad esempio, non riconoscono l'Unione europea.

PRESIDENTE. Onorevole Pedrini, la invito a concludere.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Ho quasi terminato il mio intervento. Voi avete stabilito il tempo degli interventi. Ho ca-

pito che c'è l'inciucio e che non volete far parlare i dissenzienti.

Signor Ministro, ho qui una dichiarazione del suo Ministero. Non le cito tutte, perché altrimenti il presidente Meta mi riprenderebbe. Cito solamente il caso di 27 capigruppo che sono sotto il controllo, o meglio, il non controllo del Ministero che lei dirige: hanno 508 mila dipendenti, un fatturato di 202 miliardi di euro, con un'incidenza del 14 per cento sul PIL, e sono sostanzialmente controllate solo da tre dirigenti di un suo ufficio.

Sono seriamente preoccupato, perché ho paura che domani parleremo del caso ferrovie. Ho paura che parleremo del fatto che questi dipendenti sono a rischio sotto questi aspetti.

Visto che lei mi obbliga a chiudere, presidente Meta - e lo considero un obbligo -, smettiamola di dire che le cordate non si fanno avanti. Ad alcuni è stato dato l'accesso alla *due diligence*, ad altri no. Ditemi di che cosa stiamo parlando, in modo tale che si possa fare un'offerta.

Quello di Alitalia è un problema di *management*. In 15 anni sono state cambiate 15 posizioni partitiche di vertice, con amministratori delegati nominati per 45 giorni.

È un problema di *revenue* e di margine di contribuzione. L'azienda è perfettamente salvabile. Al momento non mi è possibile, ma sarei in grado di citare i dati che dimostrano che la produttività del dipendente di Alitalia è superiore a quella del dipendente di grandi *major* internazionali.

Da ultimo, signor Ministro Bianchi, mi appello a lei che viene da una posizione di partito. Per me, cittadino italiano, uomo delle istituzioni, è un dolore vedere in televisione i rappresentanti dei lavoratori che svolgono la loro funzione, portando avanti anche la vostra, ossia quella di porsi il problema di individuare le scelte strategiche, mentre il Governo, invece di stare dalla parte dei nostri lavoratori, sta dall'altra dietro al ricatto politico del fallimento che invece non c'è. È stato, infatti,

formulato un piano di *stand alone*, mai tirato fuori e su cui non si è mai discusso.

Pertanto, abbiamo a che fare con un problema di volontà politica. Non si venga ad esultare per l'Expo, né per alcuni investimenti. Alcuni Ministeri non possono fare investimenti per poi compiere scelte completamente contraddittorie. C'è spreco di denaro pubblico; il mancato intervento su Alitalia va contro l'articolo 16 della Costituzione, che dovrebbe garantire il diritto alla mobilità dei cittadini.

PRESIDENTE. Onorevole Pedrini, le ricordo che ha parlato il doppio degli altri colleghi.

PAOLO ROMANI. Signor presidente, mi riconosco in moltissime riflessioni svolte dai colleghi, quindi non voglio ripetermi, anche per lo scarso tempo a disposizione e per il fatto che la sala sta diventando silenziosa.

Signor Ministro Padoa Schioppa, la sua relazione è stata molto deludente. Mi aspettavo francamente meno parole, qualche numero in più e anche qualche piano industriale che lei non ha presentato.

Penso che relativamente ad un argomento così importante, lei sarebbe dovuto venire in questa sede non solo a farci la storia di quello che è accaduto fino ad oggi, che bene o male conosciamo, avendo frequentato le Commissioni e seguito l'attività del Governo. Immaginavamo invece che ci avrebbe dato anche una prospettiva diversa o, quantomeno, che ci facesse capire la linea di indirizzo.

Purtroppo, mi devo soffermare su due passaggi da lei esposti, gli unici centrali della sua relazione. In primo luogo, mi riferisco al punto nel quale afferma che Alitalia « ha perduto il connotato costitutivo dell'impresa e che in senso tecnico dovremmo definirla come un'azienda di consumo, al pari di una famiglia o di un'opera benefica ». Quindi, non siamo più di fronte ad una azienda.

Il secondo riferimento che vorrei sottolineare è quello nel quale, menzionando la legge Marzano, afferma che « Alitalia 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 ». Ebbene, la vorrei contraddire su questa seconda definizione.

La prima mi piace così poco che non vorrei neanche contraddirla. Francamente, infatti, sentire in apertura da qualcuno che si presenta come il primo responsabile dell'economia nazionale una definizione così apodittica su uno dei patrimoni del nostro Paese, mi fa dire di essere andati un pochino in là. Lascio perdere la polemica sulle ultime parole dell'ultima pagina. Tuttavia, quanto al fatto che l'Alitalia non sia più un'azienda e che non sia più industrialmente praticabile, vorrei contraddirla esponendo alcuni punti.

In primo luogo, lei sicuramente sa che alcuni grandi Paesi europei, Francia e Germania in questo caso (vale a dire Air France e Lufthansa), hanno un controllo del traffico interno tra il 78 e l'82 per cento. Nel nostro caso, invece, si arriva solamente al 45 per cento. Questo è un punto critico e la criticità dell'Italia è sempre stata legata ad esso.

Gli altri Paesi, in barba all'Europa — diciamo le cose come stanno —, hanno protetto le loro compagnie di bandiera, con tanto di colori nazionali sulla pinna verticale, e hanno fatto in modo che alla fine di questa gigantesca crisi, che c'era già prima, innescata con l'11 settembre e proseguita anche successivamente, queste aziende abbiano mantenuto il controllo del traffico interno. Poi si avventurano sui collegamenti internazionali — può andare bene uno, può andare male l'altro —, ma alla fine l'azienda resta in piedi.

In secondo luogo, lei cita il caso di Swissair e di Sabena, ma queste sono le compagnie di due piccoli Paesi, che non hanno — guarda caso — un traffico interno e che sono fallite immediatamente nel momento in cui si è aperta la grande crisi internazionale. Peraltro, giustamente sono fallite, perché non hanno neanche questa possibilità. La Swissair è una compagnia svizzera, la Sabena è belga. Come avrebbero potuto portare a casa un pareggio

d'azienda con un mercato interno così ridotto? Per forza dovevano avventurarsi solamente sulle tratte internazionali.

Per di più, l'Italia ha un altro patrimonio forte: la tratta Milano-Roma è una vena d'oro che non ha nessun Paese, perché in quasi nessun Paese c'è una capitale politica e una capitale economica come nel nostro, con un passaggio continuo. Per chiunque la gestisca, fosse anche il peggior *manager*, la tratta Milano-Roma è industrialmente sanissima. Quindi, quando lei afferma che Alitalia non sta in piedi industrialmente e che è molto peggio della Parmalat, a mio avviso, dice una cosa inesatta.

Tralascio, perché abbiamo poco tempo, il problema di Malpensa. Dico solo che mi sembra che la scelta di Fiumicino sia solamente un favore fatto ad Air France, la quale deve proteggere il suo *hub* Charles De Gaulle. Quindi, si butta via Malpensa e la si riduce.

Questa mattina qualcuno ha detto che sicuramente non è stato risolto bene il problema di Linate-Malpensa. La Lombardia, forse, o la città di Milano, in alcuni passaggi, avrebbero dovuto mostrare più coraggio, ovvero privilegiare Malpensa e fare in modo di avere il famoso City Airport. C'è stato sicuramente qualche passaggio in proposito.

Tuttavia, oggi distruggere Malpensa e ridurre l'Italia all'*hub* Mediterraneo, ovvero Fiumicino, salvaguardando quello di Charles De Gaulle è una scelta che va nella direzione di un solo tipo di *partner*.

Pertanto, signor Ministro, sono molto deluso e molto preoccupato. Chiedo al Governo un atto di responsabilità. Abbiamo abbandonato, in questi anni, comparti strategici del sistema-Italia. Abbiamo tralasciato troppi comparti e siamo diventati un Paese di servizi. Forse diventeremo un Paese del turismo, ma non lo siamo ancora. Sicuramente siamo un Paese di serie B in molti comparti economici.

Mi auguro, e le chiedo, che questo non avvenga anche per il comparto del trasporto aereo.

PRESIDENTE. Onorevole Floresta, il suo intervento non dovrà superare i tre minuti perché si tratta del terzo da parte del gruppo di Forza Italia.

ILARIO FLORESTA. Signor presidente, questo è il mio ultimo intervento, anche in qualità di parlamentare. Lo faccio volentieri, è una mia libera scelta. Se potessi contribuire a far sì che questo vergognoso, ennesimo misfatto socioeconomico che sta accadendo in Italia fosse evitato, ne sarei ben felice.

Condivido appieno quanto detto dai miei colleghi dell'opposizione intervenuti precedentemente, Romani, Gibelli, Uggè ed altri. Però, vorrei ugualmente esprimere una considerazione e rivolgere due domande velocissime.

Ministro Padoa Schioppa, abbiamo assistito a questo « film » diverse volte. Le aziende che gestiscono servizi che rappresentano lo sviluppo socioeconomico dell'Italia — vedi il trasporto aereo, le telecomunicazioni e quant'altro — non possono essere non sottoposte ad un controllo continuo e costante da parte della politica italiana.

Vi ricordate quello che è successo con Italtel? Erano società sane. Vi ricordate ciò che è successo con Telettra, con accordi sindacali che avrebbero incrementato, implementato il personale? Sono stati smantellati nel giro di pochi mesi. L'intero fatturato, le commesse assorbite da Alcatel per quanto riguarda Telettra: nonostante gli accordi sindacali, tutto è scomparso.

Air France dovrà per cinque anni mantenere il logo e quant'altro, ma ci smantellerà. Credo che non valga la pena.

Desidero quindi porre due domande, una delle quali al Ministro Bianchi, che stimo moltissimo e con il quale ho collaborato. Vorrei sapere se ritenga che nell'attuale evoluzione del traffico aereo nazionale e internazionale, alla base del futuro sviluppo dell'Italia, con queste condizioni noi italiani, lei futuro Ministro o altri ministri, o altri presidenti dell'ENAC potranno ancora dettare legge, se la politica italiana potrà ancora intervenire nel

traffico aereo nazionale e internazionale in seguito all'accordo che stiamo per firmare.

La seconda domanda è rivolta al Ministro Padoa Schioppa. Corrado Passera è uno dei più illuminanti *manager* che conosca, eppure con Carlo Toto era convinto che il piano di AirOne potesse andare avanti. Vorrei sapere perché si siano appellati prima al TAR e poi al Consiglio di Stato e capire perché AirOne sia stata messa da parte.

Fino a pochi giorni fa Corrado Passera affermava di poter accedere all'acquisto di Alitalia. Non possiamo svendere la nostra compagnia di bandiera. Personalmente, dalla lontana Sicilia per trasvolare l'oceano o forse anche le capitali europee devo andare a Parigi, pagandomi la tratta Catania-Parigi. Credo che certi servizi universali per i cittadini debbano essere sempre controllati.

Anche un operatore straniero potrebbe comprare Alitalia, ma non un operatore che compie lo stesso servizio. Nella mia società di telecomunicazioni, partecipata dalla STET, ho avuto un'esperienza analoga e so bene cosa significhi essere fagocitato da chi è più forte. Nel mio piccolo ho vissuto la stessa esperienza e auspico una riflessione affinché il prossimo Governo, sia di centrodestra — come sarà — sia di centrosinistra possa, al di là dei 200 euro *pro capite* (ne stiamo perdendo molti di più con i rincari), rinviare l'operazione di qualche mese; ciò, al fine di svolgere le appropriate considerazioni affinché Alitalia possa restare una società governata da italiani e stranieri che perseguano lo sviluppo di una compagnia di bandiera, senza ritenerla un fardello da spaccettare e buttare al macero, come accaduto a Italtel e altre grandi società.

PRESIDENTE. Sono così esauriti gli interventi. Passiamo alle repliche. Sono state poste numerose questioni, ma in via prioritaria suggerirei di rispondere ai quesiti e alle domande posti dai parlamentari ancora presenti.

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti.* Non ho fatto l'appello, ma cer-

cherò di rispondere alle domande che mi pare riguardino la parte più strettamente relativa al settore dei trasporti.

Devo fare una breve premessa su un paio di accenni fatti a una mia posizione in contraddizione con quella del Ministro Padoa Schioppa, per cui qualcuno ha persino parlato di bacchettate. Ovviamente non mi sarei mai permesso di bacchettare l'illustrissimo collega, nonché amico Tommaso Padoa Schioppa, ma vorrei chiarire che si sarebbe potuto o dovuto portare avanti una trattativa in parallelo con l'altra compagnia che aveva presentato l'offerta, ovvero AP Holding.

Questo era un mio auspicio, credo condiviso da chiunque ritenga che da una trattativa con due offerte sia possibile ricavare un prezzo migliore. Avevo però già detto alcuni giorni fa, appena è stato sollevato il problema, che si è trattato di un'esplicita richiesta avanzata sia da Air France che da AP Holding di avere una trattativa riservata. Nessuno dei due accettava infatti in sede di passaggio tra l'offerta non vincolante e quella vincolante di poter essere lasciato in concorrenza. Di questo si è dovuto prendere atto.

I problemi più strettamente legati ai trasporti sono sostanzialmente due, uno dei quali, che rimane comunque aperto e al quale si dovrà dedicare con grande attenzione il prossimo Governo e in particolare il prossimo Ministro dei trasporti, riguarda Malpensa; il suo progressivo impoverimento di ruolo è dovuto a una scelta errata o anzi finta, che ha indotto a ipotizzare che Alitalia potesse avere due *hub* in questo Paese. Un aeroporto è un *hub* non per investitura divina o per dotazione naturale, ma perché una o più compagnie lo scelgono come riferimento.

Quando si è stabilito che Alitalia avrebbe diviso i suoi voli tra Fiumicino e Malpensa si è commesso nella migliore delle ipotesi un errore di valutazione, perché la struttura complessiva, il peso, il controllo del traffico aereo soprattutto internazionale di Alitalia non poteva consentire una scissione di questo genere, tanto che il giorno seguente è cominciata una secca remissione da parte della com-