

pagnia Alitalia nella gestione di Malpensa. I 200 milioni l'anno di cui parliamo oggi provengono da quella scelta.

Poi si sono aggiunti fatti collaterali, quali la mancanza di adeguati collegamenti soprattutto ferroviari con la capitale.

Solo il 40 per cento dei passeggeri che originano dalla città di Milano usa Malpensa, mentre l'altro 60 per cento usa Linate, e solamente il 10 per cento dei viaggiatori dell'intera area che gravita nella Lombardia usa Malpensa. Aver mantenuto un'insostenibile sovrapposizione di funzioni tra Linate e Malpensa è stato l'altro elemento che ha determinato questa situazione.

Se questa trattativa con Air France si concluderà, sarà scelto il solo *hub* di Fiumicino e Malpensa dovrà riprogettare il proprio ruolo. Ho cognizione diretta del fatto che la società di gestione di Malpensa e diverse compagnie aeree stanno già pensando al ruolo che Malpensa deve rivestire, avendo la straordinaria occasione di trovarsi a ridosso di un bacino di traffico, soprattutto di affari, senza paragoni. Se quindi venisse gestita in maniera oculata e con criteri imprenditoriali, potrebbe diventare una struttura profittevole.

A questo si riferisce il piano degli aeroporti. Non so perché l'onorevole Pedrini mi impedisca in termini di legge di pensare a un piano degli aeroporti, ma in tutti i Paesi dell'Occidente europeo esiste una politica del trasporto aereo che tra le concessioni con i gestori aeroportuali e la gestione dei diritti di traffico soprattutto internazionali, tra la politica di attivazione e disattivazione di aeroporti, realizza piani degli aeroporti.

È auspicabile l'armonizzazione di un sistema cresciuto in maniera incontrollata, per cui 50 aeroporti sparsi sul territorio nazionale spesso svolgono funzioni sovrapposte; basti pensare alla direttrice della via Emilia (Parma, Reggio Emilia, Bologna), a quelli di cui ho detto prima, collocati uno ogni 60 chilometri, tra Torino e Venezia. Questo può essere interpretato come un ampliamento dell'offerta, quindi come un fatto positivo, oppure come una concor-

renza spesso sul nulla. Si tratta dello stesso discorso che abbiamo spesso affrontato in relazione ai porti.

Per quanto riguarda la legge come costi insorgenti, vi invito a considerare che nella gran parte dei piccoli aeroporti l'arrivo di un vettore (che consente all'aeroporto di vivere) è fatto sulla base di contribuzioni erogate da istituzioni locali non solo per lo *start up*, ma anche per la gestione. Soldi della comunità che vengono investiti. Nulla da eccepire se sono investiti adeguatamente, con una redditività di ritorno e con un buon servizio. Spesso, tuttavia, ciò non accade.

Ebbene, a me sembra che un piano degli aeroporti (non inteso in senso dirigitico, mi occupo di programmazione da diverse decine di anni e so bene che questo non serve) rappresenti la maniera per creare condizioni di riferimento per l'azione di soggetti diversi (istituzioni, operatori economici e altri), cioè un'operazione da compiere proprio per rendere più efficace ed efficiente il sistema del trasporto italiano.

Si è accennato ai cosiddetti diritti di traffico. Ebbene, la convenzione che è stata stipulata tra ENAC e Alitalia, il 14 marzo scorso, non contiene niente di straordinario. Una prima clausola garantisce il mantenimento dei diritti di traffico attualmente in capo ad Alitalia alla nuova aggregazione che si verrà a creare. Questo mi pare semplicemente un diritto, attualmente in capo ad Alitalia, che si trascina nella nuova compagine di cui Alitalia entrerà a far parte. La seconda clausola recita che, nel trattare i diritti di traffico a futura memoria, non verranno adoperati criteri discriminatori nei confronti della nuova compagine. Mi pare quasi un'ovvietà da tralasciare, in quanto, se si assumesse un atteggiamento discriminatorio, si compirebbe un'operazione addirittura al di fuori della norma. Non si sarebbe dovuto scriverlo. Certamente si tratta di un invito a essere trattati adeguatamente. Però, la competenza resta interamente in capo all'autorità preposta, che in questo caso è il Ministero degli affari esteri, ovviamente con le implicazioni all'interno

del Governo. Con questi strumenti, per fortuna, ancora si potrà continuare a compiere operazioni di strategie del trasporto aereo, in relazione anche al processo di liberalizzazione — che si sta portando avanti — dei diritti di traffico. Nessuno, mi pare, con quella convenzione stia appaltando ad Air France-KLM.

SILVANO MOFFA. Se questa garanzia viene meno, Air France che cosa fa?

ALESSANDRO BIANCHI, *Ministro dei trasporti*. Questo bisognerebbe chiederlo ad Air France.

Sto semplicemente dicendo che non si tratta di una clausola da discutere e scrivere. È stata già scritta, depositata e sottoscritta. Evidentemente, sta bene alle parti e a me non sembra che comprometta i diritti dello Stato italiano.

Concludo, in riferimento al cenno dell'onorevole Raisi, per segnalare che la responsabilità diretta della sicurezza negli ambiti aeroportuali non fa capo all'ENAC, bensì al gestore aeroportuale. L'ENAC ha il dovere del controllo e su questo, dal momento che il Ministero dei trasporti, a sua volta, ha il dovere del controllo su ENAC, sarà mia cura presentare immediatamente una richiesta, per capire da dov'è scaturita l'anomalia segnalata.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Cercherò di essere breve. Non riuscirò ad essere esaustivo.

Vorrei ringraziare tutti, anche gli assenti, per l'attenzione con cui hanno seguito la mia presentazione e hanno partecipato al dibattito.

Do avvio al mio intervento con un paio di brevissime premesse. Innanzitutto, c'è un elemento, il fattore tempo, da tenere presente. Certe cose sono già successe e fanno parte del passato. Si può discutere se siano successe le cose giuste, se qualcuno abbia sbagliato. Molti degli interventi che ho ascoltato, in effetti, ricostruiscono il passato e l'ho fatto anch'io, nella mia relazione. Credo che potrei reggere — per così dire — un confronto non solo di

un'ora e mezza o due, ma anche di qualche giorno. Probabilmente, mi trovereste d'accordo nel concludere che alcuni passaggi, col senno di poi, avrebbero potuto essere svolti diversamente. Ma il senno di poi viene dopo, non prima, e inoltre non credo che questo sia il tema fondamentale, in questo momento. Mi scuserete, pertanto, se sarò selettivo nelle mie risposte e mi concentrerò sulle cose che hanno a che fare con la situazione in cui versiamo adesso.

Esordisco con una precisazione: non sono professore. Nell'ultimo passaggio della mia relazione ho detto esattamente quello che penso, cioè che considero la politica come l'espressione più alta della partecipazione alla vita associata. Dopodiché, ho detto anche che la politica non è onnipotente. Se con questo ho offeso qualcuno, preciso che non credo che si tratti di un'offesa e mantengo il mio punto di vista. Bene ha fatto l'onorevole Boato a citare Max Weber: in tedesco la parola *Beruf* non significa solo professione, ma anche vocazione. Quando ho parlato di professione, non intendevo minimamente avere un atteggiamento poco rispettoso della professione politica. Del resto, si parla di « professione di fede » e, comunque, in tedesco la parola ha un significato più ricco, per cui mi sorprendo alquanto che un'espressione rispettosa sia stata presa come poco rispettosa. Non dipende da me e spero che voi abbiate la stessa concezione della politica che ho io.

Una serie di cose che sono state dette, secondo me, appartengono all'aspirazione che la realtà sia diversa da quella che di fatto è. Molti hanno detto, ad esempio, che il problema è il *management*. Uno di voi ha ricordato che in quindici anni — lo dissi alla Camera, parlando all'Assemblea il 15 gennaio — Alitalia ha alternato nove amministratori delegati, Lufthansa due, Air France due. Gli amministratori delegati, non c'è dubbio, li ha scelti il Ministero azionista. In realtà li ha scelti il Governo, cioè Governi diversi, considerato che in quindici anni si sono alternate tutte le

figure politiche che sono sulla scena italiana. Fondamentalmente, hanno sempre sbagliato; questo è da dire.

Ebbene, questa non è stata una considerazione di poco conto nel convincermi che se l'azionista, che ha come fondamentale prerogativa quella di scegliere il *management*, è cronicamente incapace di esercitare tale prerogativa in modo efficace, è bene che rinunci a fare l'azionista.

Anch'io sogno una circostanza nella quale...

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Si può anche cambiare azionista.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Sì, si può anche cambiare l'azionista. In effetti è cambiato: negli ultimi quindici anni (dal 1993 al 2008) provi a contare il numero di Governi, di ministri e di parti politiche che si sono avvicinati in questa funzione di azionista. Evidentemente qualche cosa, anche da quel lato, operava male.

La conclusione è che l'associazione fra Stato e Alitalia (società particolarissima, come ho cercato di descrivere, diversa da altre grandissime aziende dello Stato, che invece esibiscono storie di molto maggior successo: penso ad ENEL, a Finmeccanica e ad ENI) è sfortunata, per ciò che riguarda sia questo tipo di servizio che questo tipo di società. I motivi ho cercato di spiegarli nella mia relazione.

Una seconda argomentazione sottolinea che avrebbe potuto essere diverso il compratore. È vero, ma c'è stato solo un compratore italiano che ha dato prova di costanza nel suo desiderio di acquistare Alitalia: AP Holding-AirOne, che ha goduto di una lunga fase in cui era l'unico interlocutore del venditore. Da tutti i punti di vista, si potrebbe definirla una sorta di trattativa in esclusiva, poiché dal momento in cui due dei tre rimasti si sono ritirati, fino al momento in cui si è ritirata anche AirOne, sono trascorse alcune settimane. In realtà, si tratta di un periodo non molto diverso da quello che, a un certo momento, si è offerto a Air France.

Chiunque mi abbia ascoltato in precedenti esposizioni sa che ho dichiarato di

auspicare fortissimamente che la questione si risolvesse. Figuriamoci se nel giugno del 2007 potevo sperare che quella prospettiva di vendita non si concludesse, per poi cominciarne un'altra, come purtroppo abbiamo dovuto fare! C'è stata, ed è dimostrato dalla relazione che ho fatto, una fase in cui vi stata una *due diligence*, e in autunno si è verificato un accesso a informazioni riservate da parte dei soggetti che erano in lizza. Quindi, Air One ha avuto due volte questa possibilità.

Il fatto è che l'offerta in un caso è stata addirittura ritirata; nell'altro caso era un'offerta evidentemente meno convincente per il consiglio di amministrazione di Alitalia; era meno convincente sul piano finanziario. In proposito, non è a me che dovete chiedere come mai non c'è stato un vero impegno finanziario, ma lo dovete chiedere a coloro che assistevano Air One in questa operazione.

Inoltre, non c'era neanche una credibile prospettiva di poter attuare quel piano industriale. Non è molto difficile fare un piano industriale — gli economisti, fra l'altro, sono specialisti in questo — in cui semplicemente si ipotizza che la condizione che rende possibile quel piano si realizzi in virtù della fortuna. In questo caso, si ipotizzava nei passeggeri, che non ci sono.

Infatti, se i passeggeri di Malpensa vengono portati a Malpensa in condizioni di forte perdita da Alitalia, perché lì si imbarchino su voli internazionali, non c'è nessuno che cronicamente, salvo lo Stato, che può tassare i cittadini, sia disposto ad operare in perdita, in maniera indefinita, in queste condizioni.

Il Ministro Bianchi ricordava che Malpensa non è, in nessun senso, l'aeroporto internazionale di questo straordinario bacino di utenti che è l'Italia del nord. Non lo è.

Sono state addirittura generose le cifre citate dal Ministro Bianchi. In realtà, le cifre esatte registrano che l'8 per cento dei passeggeri intercontinentali del nord Italia usa Malpensa, il restante 92 per cento si reca a Monaco, Francoforte, Londra, Pa-

rigi — ciò avviene oggi, non in futuro, queste cose sono state già perdute — e sono il 38 per cento dei milanesi.

Siamo arrivati al punto in cui c'era un solo compratore. Ci siamo arrivati due volte: una volta nel mese di giugno dell'anno scorso, un'altra volta adesso.

È evidente che nell'ultima parte di percorso si parla con un solo interlocutore, altrimenti, sarebbe un'asta fatta completamente al buio. Non si fa un'asta completamente al buio per un oggetto estremamente complicato, per il quale, all'acquisto, si deve comunque associare sia qualche tipo di piano di ristrutturazione, sia la fornitura di alcune garanzie sul fatto che certe esigenze di interesse pubblico siano rispettate.

Credo che in queste condizioni, alla fine, si venda ad uno solo. C'è una fase finale in cui si parla con uno solo. In certi casi va male, in altri va bene. È andata male l'anno scorso; vedremo in queste ore se andrà male con Air France. In questo caso, non c'è un altro compratore. Se ci fosse stato, avrebbe potuto fare un'OPA la settimana scorsa, o 15 giorni fa, o in qualunque momento. Alitalia è una società quotata in borsa sulla quale chiunque può fare un'offerta pubblica di acquisto, in qualunque momento. La trattativa è in esclusiva, ma le azioni sono sul mercato e possono essere acquistate.

Io, naturalmente, sarei stato la persona più contenta — e l'ho anche detto — se ci fosse stato un acquirente italiano con una capacità finanziaria e di ristrutturazione sufficiente a mantenere questa società italiana. Non c'è stato e non lo ha impedito assolutamente nessuno. Quindi, possiamo avere dei rimpianti. Ed io credo di non averne meno di quanti ne hanno coloro che hanno preso la parola, ma a un certo punto i fatti vanno accettati.

Vi è una terza ipotesi di come le cose avrebbero potuto andare diversamente. Molti hanno discusso le condizioni che Air France pone e che sono pubbliche, perché tutto è pubblicato sui siti. Se avessi dovuto descriverle in dettaglio, sarebbe stata una presentazione diversa e molto più lunga. Tuttavia, non credo che il consiglio di

amministrazione di Air France le avrebbe fatte proprie nella sua offerta. Air France ha trattato con Alitalia per otto, o forse nove settimane. Quei punti sono stati discussi in dettaglio, uno per uno.

La capacità negoziale di Alitalia, per come l'abbiamo potuta osservare, c'è stata, e c'è stata pienamente. Certo, si tratta molto male quando si ha una società che, in otto esercizi, ha chiuso in rosso sette volte, quando è evidente che una prima procedura di vendita è andata deserta e quando è altrettanto evidente che erano rimasti realmente in pochi anche nella seconda procedura di vendita. Non occorre essere molto addentro alle questioni per capire che un negoziato a due è assolutamente difficile. Però, viene il momento in cui — lo ripeto — in una circostanza di questo genere il negoziato può essere solo a due.

Sono state espresse molte considerazioni su Malpensa. Io non ne ho parlato, perché avrei dovuto estendere troppo la mia presentazione. Comunque, ne ho parlato ampiamente nell'intervento svolto alla Camera. Non tornerò sull'argomento perché in quell'occasione è stato detto tutto, a cominciare dal fatto che il principale veicolo di sottrazione di traffico a Malpensa è Linate, un aeroporto della stessa società che gestisce Malpensa. Perfino in queste settimane, in cui abbiamo ascoltato fortissime voci, anche comprensibili, di dispiacere rispetto a Malpensa, non c'è stata un'offerta concreta di modificare radicalmente l'uso di Linate.

Nei Paesi dove è cresciuto, in condizioni sicuramente più favorevoli delle nostre, un grande *hub* internazionale, il piccolo aeroporto che precedeva la creazione di quell'*hub* è stato sostanzialmente chiuso. Orly ha chiuso. Chiunque di voi abbia volato negli ultimi quindici anni sa che, per lungo tempo, non si poteva andare a Parigi e sbarcare a Orly, perché era forzatamente tutto concentrato sull'aeroporto Charles De Gaulle. Orly serviva voli a basso costo. Dopodiché, saturato e affermato il ruolo centrale dell'aeroporto Charles De Gaulle, Orly sta, in qualche caso, adesso, riprendendo certe funzioni.

Questa cosa era possibile dice anni fa. Non è stata fatta, perché, a furor di popolo, Malpensa, Milano e compagnie aeree estere, per le quali questa funzione di aspiratore di traffico di Linate era preziosissima, hanno ottenuto che Linate continuasse ad operare come sta facendo tuttora. Questa è la principale ragione della difficoltà di Malpensa.

La seconda difficoltà è rappresentata dalle infrastrutture. Anche in questo caso sarebbe necessario raccontare una lunga storia, ma quello che è certo è che oggi si è ripresa in maniera decisa una politica più attiva, volta a colmare il deficit di infrastrutture di accesso.

Credo che questo Governo, in due anni, abbia fatto molto. Tuttavia, come ho scritto nella mia relazione, non è una faccenda che si risolve in un anno o due. Non si può, oggi, fare come se fossimo già nel 2011 o nel 2012.

Tocco alcuni punti che non sono stati già affrontati e che, altrimenti, resterebbero senza risposta. Ho seguito molto attentamente le osservazioni formulate dall'onorevole Cirino Pomicino. Lo schema che lei prospetta, onorevole, è di provare ancora una volta — diciamo così — a far sì che sia lo Stato a fare un'iniezione di capitale e condurre una ristrutturazione con un nuovo vertice della società (*Commenti del deputato Cirino Pomicino*). Io ho citato un illustre sindacalista. L'alternativa, se ci sarà — ma nulla la lascia intravedere in questo momento —, sarà quella di un altro compratore di cui non abbiamo né il nome, né il cognome, né i progetti, né le manifestazioni credibili di volontà. L'alternativa, quindi, è un sogno.

Vengo al punto che sollevava l'onorevole Boato circa le volontà del futuro Governo. Personalmente, interpreto quella clausola in questo modo: è difficile per una società come Air France andare in un grande Paese ed entrare in una questione che è stata tanto appassionatamente vissuta come quella di Alitalia, in condizioni nelle quali c'è un'esplicita manifestazione di non gradimento da parte di chi governa. Loro avrebbero benissimo potuto non porre la clausola, perché, se questo Go-

verno ha firmato, è chiaro che impegna la Repubblica italiana e quindi anche il futuro il Governo. Invece hanno voluto introdurla per dare una via d'uscita al futuro Governo — l'OPA in realtà si eseguirà, se si concluderà, nel mese di maggio o addirittura nel mese di giugno, quindi quando ci sarà un diverso Governo — che, se si ritirerà, non avrà mancato agli impegni contrattuali assunti per conto dello Stato italiano, attraverso il Governo precedente.

In un certo senso, quindi, si tratta di un regalo, di una facoltà di recesso che Air France ha voluto inserire. Il motivo per cui l'ha fatto è quello che vi ho detto: non si entra volentieri quando si è sgraditi. Peraltro, qualunque figura politica oggi si esprima su questa questione lo fa a nome del Governo italiano che, in questo momento, è quello che conoscete.

Credo di aver risposto all'idea di una trattativa non in esclusiva avanzata dall'onorevole Spini, quindi non ci torno sopra.

Per quel che riguarda l'onorevole Borghesi, credo che egli metta il dito su una questione fondamentale, quella della manipolazione di mercato. Ci sono stati movimenti per ordini di grandezza assolutamente inusitati, ma non sono minimamente in grado di stabilire — la Consob può farlo — chi abbia operato. C'è stata una messa in guardia della Consob e presumo che essa stia approfondendo questo tema.

L'onorevole Falomi ha posto il problema di un diverso *manager*, sul quale non torno.

Venendo alle domande dell'onorevole Raisi, credo che se volete avere informazioni più dettagliate sul piano industriale, non è a me che dovete chiederle. Ritengo che sia la società a poter informare al riguardo se viene avanzata richiesta su questo punto.

Aggiungo che non conosco nessun caso di privatizzazione, fatta negli ultimi quindici anni, in cui ci sia stata tanta trasparenza come in questa. Andate a rivedere come furono cedute la Comit, il Credito italiano, Telecom e troverete una massa di

informazioni, di incontri parlamentari infinitamente più limitata di quella che c'è stata in questo caso.

Sono d'accordo su molte delle cose che ha detto l'onorevole Romani. È evidente che uno dei mali di cui soffre Alitalia è quello di avere una quota di mercato limitatissima sul mercato interno.

Ho detto più volte che c'è stata una politica nei confronti della compagnia di bandiera molto poco amichevole in Italia. Questo è uno di quei classici casi in cui occorre essere capaci di fare sistema, coordinando i diversi aspetti (politica delle infrastrutture, politica dei trasporti, degli accessi, degli aeroporti). L'Italia è il Paese delle cento città da diversi secoli e sicuramente paga un prezzo altissimo per la frammentazione che la caratterizza.

Questa situazione noi l'abbiamo trovata; non era modificabile nei tempi in cui si stava esaurendo l'ossigeno di cui Alitalia disponeva.

La questione Malpensa non è un regalo ad Air France. Intanto, teniamo conto del fatto che l'aeroporto Charles De Gaulle non è Air France, la quale è un fortissimo utente di quell'aeroporto. La politica di avere due *hub* in un Paese di media dimensione come l'Italia è riconosciuta come irrealistica. Quando ho posto tale questione, Spinetta mi ha detto che non avevano grandi preferenze in merito. Tuttavia, conta il fatto che Roma è geograficamente al centro del Paese. In moltissimi casi, anche per tratte interne, bisogna cambiare volo (una persona che intenda recarsi da Trieste a Trapani non avrà un volo diretto, ma dovrà fermarsi a cambiare aereo). È abbastanza logico, quindi — riferisco le sue parole —, che l'aeroporto di transito sia posto fisicamente al centro del Paese. Non so niente di trasporto aereo, ma mi è sembrata un'osservazione convincente.

L'altra osservazione è che Alitalia — piaccia o non piaccia — è un'azienda che ha base a Roma. Non credo che i parla-

mentari ignorino le difficoltà date dall'eventuale trasferimento del personale.

Si può fare dello spirito sulle camere di albergo prenotate intorno a Malpensa, ma è un fatto che, se si vuole far lavorare le persone in un posto diverso da quelle in cui vivono, in Italia non ci sono molte scelte, per cui questo elemento di costo è difficilmente eliminabile.

Mi fermo qui, scusandomi per essere stato abbastanza lungo nella replica. Credo che dobbiamo avere la consapevolezza che le carte con cui si svolge quest'ultima mano del gioco sono quelle che sono. Se ci fosse ancora tutto il mazzo e le carte fossero distribuite *ex novo*, ognuno di noi potrebbe pensare che si sarebbe potuto giocare meglio, ma bisogna risalire indietro di una ventina di anni.

Oggi sono rimaste pochissime carte, forse una sola. Dobbiamo ragionare in funzione delle poche speranze che sono associate a queste pochissime carte.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor Ministro.

Aggiungo una sola considerazione. Mi sembra che, pur nelle diverse posizioni e nonostante gli aspetti critici, il clima della seduta sia stato civile e corretto. Ancora una volta, in questa istituzione prevale il senso di responsabilità e, ancora una volta, mi pare che il clima che riscontriamo qui dentro non sia lo stesso che abbiamo registrato fuori su questa vicenda. Grazie e buon lavoro.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 13,40.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

---

Licenziato per la stampa  
il 14 aprile 2008.

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO