

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13,40.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Tommaso Padoa Schioppa, sugli sviluppi della privatizzazione di Alitalia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del Ministro dell'economia e delle finanze, Tommaso Padoa Schioppa, sugli sviluppi della privatizzazione di Alitalia.

Ringrazio per la sua presenza anche il sottosegretario per l'economia e le finanze, Massimo Tononi.

A nome dei deputati, signor Ministro, la ringrazio per avere accolto l'invito a partecipare all'odierna audizione, dalla quale tutti noi, le stesse organizzazioni sindacali e anche il paese, attendiamo notizie rassicuranti sul futuro di Alitalia. Il Governo ha deciso, dopo un lungo periodo di crisi della compagnia, un processo di privatizzazione sul quale il Parlamento ha convenuto, chiedendo nel contempo che fossero garantiti lo sviluppo della compagnia aerea, a salvaguardia dell'occupazione delle lavoratrici

e dei lavoratori, e l'esigenza per l'Italia di poter contare su collegamenti aerei sicuri ed efficienti, per garantire l'economia del paese, dal momento che i vettori aerei consentono l'arrivo in Italia di milioni di passeggeri.

Avverto che l'audizione dovrà concludersi entro e non oltre le ore 15,15, in quanto il Ministro dovrà partecipare al Consiglio dei ministri, convocato per le ore 15,30. Invito, pertanto, sin da adesso i colleghi a svolgere interventi di breve durata, fermo restando che sarà assicurato un intervento minimo ad ogni gruppo parlamentare.

Do quindi la parola al Ministro dell'economia e delle finanze per lo svolgimento della sua relazione.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Signor presidente, cercherò di essere breve. Può darsi che io debba lasciare la Commissione già alle ore 15, a causa di una riunione del Consiglio dei ministri che mi riguarda direttamente e dove, quindi, mi è difficile tardare.

Debbo dire, innanzitutto, che l'odierna audizione — la terza sul tema di Alitalia — in questo momento da un lato mi fa molto piacere, e corrisponde al desiderio di massima trasparenza e di massima comunicazione, d'altro lato, come spiegherò, non porta a moltissime novità rispetto a quanto ho già riferito. Ad ogni modo, alcune ve ne sono.

Esiste in proposito una documentazione piuttosto corposa, della quale salterò ampie parti, perché in alcuni punti riprende temi che ho già affrontato e che ho reinserito essenzialmente a scopo documentale. Mi limiterò a sfogliare tale documentazione durante il mio intervento.

Un primo gruppo di tavole contenute nel documento illustra il mercato del trasporto aereo e il suo andamento (tavola 3), la crescita attesa per area geografica (tavola 4), l'andamento del mercato italiano (tavola 5), le principali tendenze del mercato europeo (tavola 6). Su di esse non mi soffermo perché voglio arrivare rapidamente ai temi di maggiore attualità. Per quanto riguarda il posizionamento dei principali operatori europei (tavola 7), è cerchiata la situazione di Alitalia nel numero dei passeggeri e degli aerei in flotta.

La tavola 8 contiene un confronto sui principali indicatori economici riguardanti i principali operatori europei: si nota che la situazione di Alitalia, in ciascuno dei tre indicatori, è in maniera palese la più critica in questo momento.

Nella tavola 9 - punto rilevante - è riportata la quota di mercato delle compagnie di bandiera. Colgo l'occasione per ribadire che la dicitura «compagnia di bandiera» non si riferisce necessariamente alla «compagnia di proprietà pubblica», ma alla compagnia con cui il sistema del trasporto aereo maggiormente si identifica e che assorbe la maggior parte del traffico. Come potete notare, ad eccezione di British Airways, la quota del mercato nazionale detenuta dalla compagnia di bandiera rispettivamente in Scandinavia, Germania, Francia e Spagna è notevolmente superiore a quella detenuta in Italia da Alitalia. Questo è un tema importante, anche per le questioni di concorrenza, sulle quali tornerò.

A pagina 10 è raffigurata l'evoluzione del traffico passeggeri e merci di Alitalia; a pagina 11 sono riportati i risultati economico-finanziari; a pagina 12, già presentata in passato e qui aggiornata, troviamo il confronto sulla capitalizzazione di borsa per i principali operatori europei.

Da tutte queste tavole risulta chiaramente che Alitalia in questo momento è una compagnia di dimensioni modeste, con un peso di mercato altrettanto modesto, decisamente più di quanto sia l'Italia

rispetto agli altri paesi, in base ad una serie di indicatori, come possono essere la popolazione e il reddito.

La tavola 13, che fornisce dati sull'andamento del titolo Alitalia dall'avvio della privatizzazione, mostra come i costi abbiano tenuto fino ad oggi, fino a ieri o fino all'altro ieri, in maniera complessivamente positiva.

La tavola 14, che avevo già presentato in altra sede, la inserisco nuovamente in quanto particolarmente importante. A suo tempo, affermai che la crisi di Alitalia è la risultante di una criticità nei cosiddetti requisiti di sistema e di una criticità specificamente aziendale. Il termine «requisiti di sistema» si usa per indicare l'insieme degli elementi di sistema che circondano l'operatività di una compagnia aerea: aeroporti, gestione delle fasce orarie, gestione degli spazi aerei, relazioni sindacali, sistema di governo istituzionale e autorità di controllo. Non vi è dubbio che i requisiti di sistema siano in condizioni meno efficaci e di minor sostegno, per la compagnia nazionale di bandiera, nel nostro paese. È un punto importante, perché naturalmente, anche dopo la privatizzazione, Alitalia resterà la compagnia di bandiera italiana, e il sistema di governo - centrale e locale, perché gli aeroporti sono interessati alle azioni di governo locale - continuerà a doversi determinare nei confronti della compagnia di bandiera.

Il Governo, proprio in concomitanza (pagina 15) con la decisione di privatizzare Alitalia, ha avviato una politica di maggior determinazione nella gestione dei requisiti di sistema. A pagina 15 è contenuta proprio l'indicazione dei passi compiuti, in questo campo, dal Governo nel corso dei mesi di dicembre 2006, gennaio, febbraio, marzo 2007.

Dalla pagina 16 del documento comincia la parte della mia presentazione che riguarda la procedura di privatizzazione. Alcuni concetti li ho già esposti, e pertanto su di essi procederò molto rapidamente, mentre altri riguardano maggiormente l'attualità.

Innanzitutto, a pagina 17 è ripetuta la diagnosi del complesso delle condizioni che spinsero il Governo a decidere l'avvio della privatizzazione, ossia gli elementi in cui si è concretizzata la difficoltà crescente di Alitalia: risposta inadeguata alla crescente concorrenza, mancato adeguamento delle infrastrutture necessarie al trasporto aereo, regolamentazione inefficiente, ampia prevalenza di interessi locali su quelli del sistema Italia, presenza pervasiva della politica, frammentazione e conflittualità sindacale.

Il Governo decise di privatizzare poiché aveva giudicato che ormai Alitalia dovesse essere pienamente gestita come una impresa, con criteri interamente imprenditoriali. Il che significa, per essere chiari, che queste condizioni, a giudizio del Governo — e anche mio —, non erano assicurate al meglio con il mantenimento del controllo pubblico. Il Governo ha cercato di formulare condizioni di vendita in grado di coinvolgere soggetti interessati a sviluppare, con un piano industriale adeguato, le sorti dell'impresa. Questo concetto è estremamente importante.

In altra occasione ho dichiarato che, in realtà, noi preferivamo acquistare un piano industriale piuttosto che vendere una compagnia aerea. Gestire tale criterio — come dirò fra non molto — in maniera oggettiva e trasparente non è un compito facile, ma non vi è dubbio che l'interesse fondamentale dell'operazione sia avere una compagnia aerea vitale, che sappia svilupparsi e che mantenga i connotati di compagnia di bandiera.

A pagina 18 indico le finalità da perseguire e in cosa mi sembra che debba essere identificato l'interesse nazionale. A nostro giudizio, l'interesse nazionale è che persone e merci che viaggiano da e verso l'Italia godano di un servizio aereo efficiente, sicuro e poco costoso, in un regime di mercato e di concorrenza internazionale. Non vi è interesse nazionale a che la compagnia resti di proprietà pubblica; questo tutt'al più è un mezzo rispetto al fine. Il vero fine è quello che ho appena enunciato. A

nostro giudizio, quindi, ciò significa realizzare una buona privatizzazione; il che vuol dire collocare Alitalia in mani capaci dal punto di vista imprenditoriale e patrimoniale (mi riferisco al possibile proprietario), realizzare un piano industriale di risanamento, sviluppo e rilancio dell'azienda, salvaguardare i profili di interesse generale (adeguata offerta di certi servizi e copertura del territorio, livelli occupazionali coerenti con il piano industriale, mantenimento dell'identità nazionale della società, del suo logo e del suo marchio).

Sottolineo ancora una volta che « compagnia di bandiera » e « proprietà pubblica », così come « interesse pubblico » e « controllo pubblico », sono due cose diverse. Nello stesso tempo, la consapevolezza è che Alitalia sia non solo una realtà industriale, ma una componente essenziale del sistema paese. Possiamo facilmente immaginare imprese che abbiano lo stesso valore di Alitalia e che non rappresentino qualcosa con cui il paese si identifica tanto quanto la compagnia aerea, non solo da noi, ma nella maggioranza dei paesi. L'occupazione può essere salvaguardata solo con una azienda che sia vincente sul mercato concorrenziale. Al momento, nell'ambito del suddetto mercato, non vi sono altre garanzie di mantenimento dell'occupazione.

A pagina 19 viene illustrato e ricordato il modo di scelta della procedura: rispetto del mercato e degli azionisti di minoranza, desiderio di attirare investitori strategici, assicurare trasparenza e non discriminazione, poter valutare e analizzare piani industriali alternativi, valorizzare al meglio l'esito della privatizzazione, salvaguardare l'interesse nazionale (come prima l'ho definito).

I requisiti della modalità di vendita prescelta sono indicati alla tavola 20: trasparenza, non discriminazione, conduzione unitaria e « tecnica » della procedura, riservatezza. Ritorno, in particolare, sugli argomenti della trasparenza e della riservatezza, che sono elementi importanti in questo momento. Questi quattro requisiti sono di estrema importanza.

Mi rendo conto, man mano che la procedura avanza, di quanto sia difficile — e ve lo dimostrerò tra pochi minuti — trovare il modo migliore per rispettare tali requisiti. Questo è il vero problema e l'oggetto più rilevante che voglio sottolineare.

A pagina 21 sono ricapitolati i due momenti in cui sono state fissate le condizioni per la vendita finora: il primo corrisponde al momento del bando (fine dicembre), il secondo è stato scandito dalla lettera di procedura per offerte preliminari, che ne ha concluso la prima fase. Sono qui ricapitolati gli elementi che hanno costituito l'oggetto di queste due indicazioni. Tornerò anche su questo argomento, poiché è in cantiere una seconda lettera di procedura. Preciso che le condizioni sono state enunciate, fin dall'inizio, in un modo che ci lascia libertà di fissare ulteriori condizioni per la vendita, purché ci siano una continuità ed una coerenza, rispetto alle condizioni già fissate, e siano rispettati i principi di modalità della vendita, che ho indicato a pagina 20.

La tavola 22 contiene una sintesi della quota oggetto di cessione. Noi vendiamo una quota non inferiore al 39,9 per cento — ricordo che lo Stato possiede il 49,9 per cento — con una effettiva cessione del controllo e con l'obbligo di OPA, da parte di chi rileverà questa quota.

Le pagine 23 e 24, e le successive 27, 29 e 30, descrivono le diverse fasi della privatizzazione. In particolare, la tavola 23 mostra, dal 1° dicembre in avanti, i passi che sono stati compiuti. Sotto la linea in giallo vi sono le azioni dei potenziali acquirenti, sopra la linea in blu quelle del Ministero dell'economia e delle finanze. Guardando la parte in giallo, notiamo che gli acquirenti avevano il termine del 29 gennaio per esprimere le loro manifestazioni di interesse; fra di essi fu fatto un vaglio. Quattro di loro, a fine febbraio, restituirono al Ministero dell'economia e delle finanze un impegno di riservatezza firmato, due si aggregarono fra di loro (TPG e Matlin Patterson). A questo punto

si sviluppa la seconda fase, conclusa, il 14 maggio, con l'ammissione di tre soggetti alla terza fase.

A pagina 25 sono indicati gli elementi essenziali della ammissione dei tre soggetti alla fase finale della procedura. Ricordo che la seconda fase si conclude con la presentazione di offerte non vincolanti, da parte dei soggetti interessati all'acquisto, effettuate sulla base di elementi di informazione, non completi sul conto della società. Solo quelli che superano questa fase hanno accesso alla cosiddetta stanza dei dati, la *data-room*, dove possono consultare dati riservati sulla situazione dell'azienda, necessari per poter fare un'offerta vincolante, con piena cognizione di causa.

Voi sapete quali sono i tre soggetti: si tratta di *AP Holding*, della cordata Texas Pacific Group, MatlinPatterson, Mediobanca, della cordata UBM Aeroflot. La tavola 26 contiene informazioni sul conto di questi tre gruppi.

Le fasi ancora da realizzare sono descritte alle pagine 27 e seguenti. In questo momento, i tre soggetti hanno accesso alla stanza dei dati e sono, quindi, nelle condizioni di elaborare una offerta vincolante. Nel momento in cui abbiamo indicato che i tre soggetti possono passare dalla seconda alla terza fase, abbiamo altresì dichiarato la nostra intenzione di inviare una seconda lettera di procedura, di cui fra un attimo parlerò (trovate le indicazioni nella tavola 27).

La lettera di procedura è lo strumento con il quale si integrano le indicazioni sulle condizioni per la vendita, precisandole ulteriormente ed eventualmente aggiungendone altre, purché siano mantenuti i requisiti che ho indicato all'inizio e ci sia coerenza con le indicazioni date fino a quel momento. Mi soffermerò fra breve su questo tema centrale, sul quale ci stiamo confrontando.

A pagina 28 vengono individuati i criteri di aggiudicazione. Si indica quel che ho detto all'inizio, ossia il valore essenziale che deve avere, in questa procedura, la qualità del piano industriale e le prospettive di effettivo sviluppo della compagnia

aerea, che si realizzerebbero se il piano industriale, dell'uno o dell'altro interessato all'acquisto, si realizzasse.

Nelle pagine 29 e 30 sono indicati i passi ancora da compiere. Abbiamo intenzione di inviare la lettera di procedura nei prossimi giorni. La « palla », a questo punto, passerà ai soggetti potenzialmente interessati. Noi ci troveremo, in quel momento, in una fase di attesa delle loro offerte vincolanti, delle quali attendiamo la presentazione alla fine di giugno (questa è la nostra indicazione); analizzeremo tali offerte. In seguito si procederà con l'aggiudicazione, nel corso del mese di luglio.

La nostra ferma intenzione è che la procedura si concluda entro il mese di luglio, al più tardi, prima della pausa estiva. Qualcuno ha scritto che la procedura non sta rispettando i tempi, ma non è vero: gli scostamenti sono minimi. Se riusciremo a completare la vendita entro luglio, avremo agito in tempi molto più rapidi di quelli che sono stati necessari per la procedura più direttamente comparabile con questa, ossia la vendita del monopolio dei tabacchi in anni passati. Penso che l'identità nazionale sia più forte per la compagnia aerea piuttosto che per alcune sigarette, che il nostro ex monopolio produce (certamente più benefica per la salute).

Il problema fondamentale, che in questo momento stiamo cercando di affrontare al meglio, nel rispettare i requisiti che ho indicato, è quello di articolare in maniera, innanzitutto, ineccepibile dal punto di vista della correttezza, in secondo luogo efficace, dal punto di vista del risultato, alcuni elementi esclusivamente tecnici ed altri che denominerei, in senso lato, politici, o comunque di apprezzamento e di giudizio, dell'operazione. È chiaro che se vendessimo un bene perfettamente standardizzato, lo metteremmo all'asta e prenderemmo l'offerta più alta. Alitalia non si trova in queste condizioni: è un soggetto molto particolare e non un bene perfettamente standardizzato. A noi interessa

far acquistare al paese una prospettiva di sviluppo per la compagnia aerea attraverso tale processo di vendita.

I criteri fissati con il bando e con la prima lettera di procedura indicano gli elementi attraverso i quali il Governo identifica l'interesse, a prescindere dal ricavo e dall'incasso che si otterrà per l'operazione. È chiaro che si tratta di trovare una linea corretta lungo il desiderio di tenere una gara aperta, con più concorrenti orientati al possibile acquisto, senza scoraggiare l'interesse di acquirenti potenziali, pensando alla salvaguardia dei criteri, ai quali teniamo, nella vendita.

È stato detto, già nel dicembre scorso, che i paletti erano troppo stringenti. Qualcuno aveva previsto che non avrebbe partecipato nessuno, ma in realtà i partecipanti alla gara ci sono stati e ci sono tuttora. La griglia dei criteri è un elemento che va gestito in maniera corretta e trasparente, affinché si trovi un acquirente, possibilmente il migliore. Sarà poi il tempo a stabilire se quella scelta è stata la migliore. Il test finale riguarderà la capacità della compagnia di svilupparsi e di rafforzarsi.

Uno dei problemi da affrontare consiste nella definizione del ruolo che deve avere il prezzo offerto, nella scelta dell'acquirente finale, che sicuramente deve esserci, e del ruolo che devono ricoprire altri criteri.

Il tema va affrontato non solo con estrema chiarezza del metodo seguito, ma anche mediante una serie di disposizioni che riducano al minimo i rischi di una scelta di metodo contestabile. Si può verificare il caso di un concorrente perdente che fa ricorso, oppure di un rilievo della Corte dei conti che ritiene impropria la procedura, o che manifesta l'opinione secondo cui la preferenza avrebbe dovuto avere un prezzo più elevato, anche in presenza di un piano industriale meno affidabile. È opportuno avere la certezza che non ci siano contestazioni possibili a Bruxelles. Quanto esposto - che si riassume nella nozione di robustezza dei criteri di scelta alle contestazioni possibili da parte di un concorrente

escluso dalla Corte dei conti, dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato e della Commissione di Bruxelles — rappresenta rischi che non possono essere ridotti a zero, ma devono essere tenuti accuratamente in conto.

La lettera di procedura, che pubblicheremo a giorni e sulla quale stiamo lavorando, va definita in relazione a questo ordine di criteri e di preoccupazioni.

Ci chiediamo se sia il caso di pronunciare qualche dettaglio più preciso sulla struttura del gruppo che sarà proprietario della società, dal momento che in tutti questi casi il gruppo comprende più di un soggetto e che sono necessari determinati requisiti di nazionalità.

Dobbiamo guardare con attenzione alle risorse che verranno investite nell'impresa e non solo al prezzo pagato (è molto importante la disponibilità di chi acquista ad investire nella compagnia aerea, oltre che ad effettuare il pagamento a colui che gliela vende), così come al futuro della flotta aerea, delle rotte, dell'occupazione, oltre che del prezzo. Occorre trovare un'articolazione tale per cui il prezzo non prenda il sopravvento esclusivo su tutti i criteri, quando è evidente che dal punto di vista della vitalità futura della società questi altri criteri possono contare molto di più su una differenza, di qualche misura, nel prezzo.

Voglio trattare un ultimo punto che riguarda la riservatezza. È una procedura che deve essere da un lato trasparente e dall'altro soggetta a regole di riservatezza estreme. Io stesso non conosco — e non ho, per il momento, voluto conoscere — i contenuti dettagliati dei piani industriali non vincolanti, presentati fin a questo momento (li stanno esaminando i nostri *advisers* e gli uffici del ministero). Ignoro su quale conoscenza di fatto siano basate affermazioni che, qualche volta, leggiamo sulla stampa. Segnalo che la legislazione italiana richiede di tenere un registro con i nomi e i cognomi di coloro che hanno informazioni riguardo alla procedura in corso e che la Consob ha messo più volte in guardia contro la diffusione di notizie o

di giudizi che possano influire sul valore di borsa della società. Difatti, Alitalia è una società quotata in borsa.

In questa fase le preoccupazioni e le scelte di metodo, che ho brevemente illustrato, sono nettamente più rilevanti rispetto ai giudizi di merito, per ora del tutto prematuri. Per quello che mi riguarda, avendo gli *advisors* indicato che tutti e tre i soggetti erano qualificati per entrare nella terza fase, mi pongo, di fronte a tali soggetti, in una posizione di assoluta neutralità, attendendo che ci siano offerte vincolanti, tra le quali effettuare la scelta.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Do la parola ai colleghi che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Signor Ministro, innanzitutto la saluto e le faccio gli auguri per il suo primo anno di carica ed anche per il futuro. Le ricordo, però, che in questo ramo del Parlamento lei non si era mai presentato, tranne in sede di audizione (se non ricordo male) svoltasi in data 13 dicembre 2006 al Senato, davanti alle Commissioni riunite di Camera e Senato, dove — ed entro subito nel vivo della materia — aveva assunto l'impegno di mantenere questo Parlamento periodicamente e costantemente informato.

Per quanto mi riguarda, non posso quindi esprimere soddisfazione per la frequenza con cui lei è intervenuto in questa Commissione: tutt'altro! Voglio subito far presente al presidente Meta che parteciperò ai lavori di questa Commissione solo se l'audizione odierna sarà considerata un primo passo, altrimenti rischiamo di essere celebrativi, tenuto conto che è stata avanzata più volte al Ministero dell'economia e delle finanze la richiesta di ricevere preventivamente la documentazione, in modo tale da far risparmiare tempo ai commissari. In una situazione così importante, di fronte alla privatizzazione di un'azienda di servizio pubblico, esistono passaggi normativi applicati, per essere buoni, secondo un'interpretazione esten-

siva. Tali dati, signor ministro, li consegnai a lei nell'audizione tenuta al Senato, in sede di Commissioni riunite.

Resto perplesso anche sulla sua audizione. La documentazione che ha fornito, per quanto mi riguarda, non arricchisce la valutazione di una Commissione. Esiste un problema che mi porterebbe, distante dalla centralità del Parlamento, ad esprimere dei giudizi sui settori della mobilità, garantiti costituzionalmente dall'articolo 16.

Devo constatare un po' di tensione all'interno del Governo. Infatti un ministro dichiara testualmente: « Ho esaminato le offerte ed un paio sono altamente competitive ». Un altro ministro lo rimprovera e, in seguito, il ministro dei trasporti dichiara che bisogna secretare il tutto. A quel punto, con un ulteriore intervento, il ministro Bianchi dichiara: « È giusto il richiamo della Consob, i piani sono secretati e chi parla lo fa in termini personali ».

Come è possibile, oggi, mettere un Parlamento nelle condizioni di poter espletare delle procedure? Personalmente, ho delle riserve. Contrariamente alle affermazioni, esiste una procedura eccessivamente rigida, che porta ad uno sbocco limitato. Oggi non abbiamo parlato del problema del corrispettivo; condivido l'operazione, nonché le sue affermazioni allorquando compriamo il piano industriale. Credo si tratti del bene del paese, della sua mobilità e dello sviluppo di una compagnia aerea considerata una leva di politica economica ed industriale. Nonostante si cerchino informazioni da « rubare » — svolgiamo il nostro lavoro, in quanto Commissione competente per la materia — non è dato sapere se altri concorrenti abbiano fatto le stesse offerte, anche in termini di quantificazione economica, di investimenti al valore delle offerte che circolano.

Ho preso conoscenza, attraverso le sue affermazioni (se non ho frainteso), dell'esistenza di un timore. Tuttavia, non so se si assicura lo svolgimento sereno di una gara che vede il Governo preoccupato — questo è emerso anche dalle sue dichia-

razioni — rispetto ad alcuni atteggiamenti che potrebbero avere i ricorrenti, o qualcun altro, e che (senza riferirmi a Giavazzi, che spesso, ma non troppo, entra in rapporto dialettico con lei; non parlo del *Corriere della Sera* di ieri) mette in preventivo la possibilità di un ulteriore intervento, con ricorsi o con altri mezzi, per bloccare tale procedura.

Questa situazione, a mio parere, va a determinare un rischio terribile per le sorti economiche dell'Alitalia. Esiste il timore che qualcuno si possa avvantaggiare rispetto ad un'azienda dipinta come un malato, ma in modo eccessivo, non rispondente alla realtà. Siamo, dunque, in presenza di un assalto al mercato italiano. Lei pensi a cosa succederebbe (per noi non sarebbe una novità) in presenza di un ricorso e di atti conseguenti. Vorrei sapere, signor Ministro, se sia vero che sono state esercitate pressioni fra i vari concorrenti per trovare un accordo tra di loro, e se corrisponda altresì al vero che queste pressioni, al momento, hanno incontrato difficoltà.

Rispetto al piano industriale, signor Ministro, lei non ha fornito nessuna indicazione precisa; vi sono troppe varianti. Non alludo solo ai dati esterni di inefficienza di un sistema aeroportuale, di una situazione di non funzionamento della macchina del nostro paese, ma anche agli atti di indirizzo provenienti da alcuni suoi colleghi di Governo. Un atto di indirizzo, per quello che è dato sapere — così come esternato dal ministro Bianchi —, mi suscita sicuramente preoccupazione, poiché non so a cosa si riferisca, non tenendo conto della possibilità di scambio e di concorrenza, all'interno del mercato europeo, completamente privatizzato dal 1° aprile 1997, rispetto agli scambi della concessione dei diritti internazionali, che hanno una normativa ben precisa nella Convenzione di Chicago del 1944 e del 1946 e che vengono ripresi dalla legge del 2000, in contrasto con le affermazioni di alcuni esponenti del Governo.

Rispetto a questa situazione, purtroppo non rilevo elementi di valutazione. Tanto

per cominciare, non concordo su alcune analisi svolte, che hanno portato qualche esponente autorevole del Governo a dichiarare che, in fin dei conti, Alitalia doveva essere venduta, poiché andava male. Non vorrei che analoga sorte toccasse ad altre aziende, come la Rai. Fortunatamente tale situazione non si è registrata per altre aziende, internazionali o italiane, del trasporto aereo.

Alcuni attacchi ai lavoratori sono, a mio parere, pretestuosi. Dalle analisi emerge che i dipendenti dell'Alitalia svolgono il loro lavoro, offrendo una produttività di gran lunga superiore alle altre *major* internazionali, come la Lufthansa e la British. Semmai, è il sistema di tolleranza adottato da un *management* incapace di utilizzare lavoratori che a tutt'oggi, giorno dopo giorno, per nomina politica, continua a creare una situazione di disagio. Quando parliamo di Alitalia, lo facciamo considerandolo in tutta la sua dimensione? Parliamo di Alitalia *fly* e di Alitalia *services*? Dobbiamo prendere in considerazione i rischi. Occorre fare un parallelo tra autostrade e Alitalia, in quanto sono due sistemi in concessione.

In altri settori appare ancora più evidente un'eccessiva caratterizzazione finanziaria di questa operazione: le banche portano avanti un'impostazione che mi preoccupa fortemente. Infatti, gli interessi delle banche non coincidono con quelli del paese. Sui termini, che ogni tanto si ascoltano, anche da parte di alcuni ministri, di tre o otto anni, di atti conseguenti a quel tipo di acquisto, le banche hanno necessità di guadagnare e di effettuare operazioni finanziarie. Vorrei sapere se per operare in questo senso vi siano forti esposizioni finanziarie nei confronti delle banche, soprattutto di quelle che accompagnano alcuni concorrenti, mentre altri stanno entrando in campo.

Un'altra domanda che mi pongo riguarda il problema dell'italianità, sul quale si potrebbe parlare per ore, a seconda del significato attribuito. Dobbiamo distinguere tra la capacità di valutazione

economica, di operazione economica agli effetti della privatizzazione o agli effetti di tutte le procedure che seguono.

Signor ministro, io l'ho sentita citare la Lufthansa. La prego di sottolineare un eventuale mio errore al riguardo. Quando la Lufthansa ha seguito il processo di privatizzazione, il governo tedesco è riuscito a salvare gli interessi di una privatizzazione con gli interessi del paese, operando una distinzione di vincoli sulle azioni, che hanno permesso di stare tranquilli in merito agli interessi di sviluppo strategico di quel paese. Abbiamo visto, con TNT e con Telecom, che alcune aziende, tra cui le compagnie aeree, anche in paesi - quali gli Stati Uniti - presi ad esempio come impostazione di libertà di mercato, sono dichiarate sensibili, con tutto quello che ne consegue.

Anche la regina d'Olanda, che non è sicuramente iscritta al partito di Rifondazione Comunista, ha proceduto ad un sistema di privatizzazione.

Signor ministro, lei è in presenza di atti concreti e di mozioni di questo Parlamento. Inviterei qualche ministro, che non è stato scelto dalla politica, a moderare i termini prima di dire che alcune mozioni del Parlamento sono assurde, poiché il Parlamento è sovrano rispetto al Governo. Vi sono mozioni firmate da chi vi sta parlando, da Rifondazione Comunista, da Forza Italia, dai Comunisti italiani, che danno indicazione di quello che secondo loro, e secondo noi modestamente, dovrebbe essere lo sbocco della privatizzazione. Non chiedevamo tanto. A tutt'oggi chiediamo ancora qualcosa, perché queste mozioni sono ancora in piedi.

PRESIDENTE. Onorevole, la prego di concludere.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. So che devo accelerare, però non è possibile: non stiamo parlando della privatizzazione della drogheria che si trova all'angolo di casa mia.

MARIO TASSONE. Che è anche importante... !

EGIDIO ENRICO PEDRINI. È molto importante, ma parliamo di un piano industriale. Chiedevamo di operare una ponderata meditazione, di fornire al Parlamento una serie di informazioni e di valutare alcuni passaggi di privatizzazione sul problema delle valutazioni dei vertici di Alitalia. Io non sono un giustizialista di natura, non so se è stato detto o se alcuni giornali hanno scritto che il Governo è contrario a prendere provvedimenti sugli amministratori delle società. So di alcuni atteggiamenti di amministratori che dichiaravano a Wall Street di aver messo in piedi una macchina da guerra e dopo pochissimo tempo, invece, sostengono che la situazione non è risanabile. Nel frattempo, però, hanno fatto *road show* e hanno raccolto tutta una serie di sostanze dal mercato.

Accedo all'invito del presidente Meta, ma contemporaneamente devo avanzare una richiesta. Capisco che il ministro dispone di poco tempo, che ha degli impegni e che dobbiamo dimostrare tutta la sensibilità possibile; tuttavia chiedo al ministro di tornare in Commissione dopo averci fornito una documentazione più esauriente, tale da consentirci di essere più sereni nelle nostre valutazioni, tenuto conto che il Parlamento si è già espresso.

Vedo che oggi in questa sede mancano determinate forze politiche, mancano persone che hanno una caratterizzazione specifica, o interi gruppi, come Rifondazione Comunista. Corriamo rischi anche per livelli occupazionali che qualcuno quantifica in diverse migliaia, che costituiscono una preoccupazione non solo per posizione di parte, di difesa dei lavoratori, ma anche per i conseguenti scarichi di costi sociali sulla situazione. Esiste un titolo che continuamente crolla, la Consob dice ai ministri cosa devono e cosa non devono dichiarare, il Parlamento dispone di informazioni limitate. Qui non c'è un problema di essere di maggioranza o di minoranza; il Parlamento ha una posizione di autonomia di funzioni rispetto al potere esecutivo.

Invito, quindi, tutti i parlamentari a rivendicare con orgoglio il loro ruolo di

indipendenza e di informazione rispetto al Governo. Un passaggio, infatti, come quello della privatizzazione dell'Alitalia non può essere fatto senza tenere conto del Parlamento. Non dico di rivelare i numeri, ma quantomeno di rasserenare una leva politica, economica e industriale che in questo momento, per la limitatezza delle infrastrutture e della mobilità del cittadino, potrebbe creare non pochi problemi.

Ulteriori considerazioni le esprimerò in altra occasione.

PRESIDENTE. La ringrazio. Il tempo non è mai troppo, soprattutto quando trattiamo argomenti di tale ampiezza e delicatezza. Ricordo tuttavia all'onorevole Pedrini che ha avuto a disposizione più di un quarto d'ora.

CARLO CICCIOI. Per informazione al Ministro: è un parlamentare della maggioranza !

PRESIDENTE. È un parlamentare di questa Commissione. Credo che il ministro non abbia la curiosità di sapere a quale gruppo ogni commissario appartiene.

Cari colleghi, in apertura di seduta ho indicato con estrema chiarezza i tempi entro i quali si sarebbe svolta l'audizione. Il Ministro Padoa Schioppa alle 15,30 ha l'inizio della riunione del Consiglio dei ministri.

MARIO TASSONE. Il Ministro ha parlato delle ore 15.

PRESIDENTE. L'audizione è iniziata all'orario previsto e avevamo a disposizione circa due ore: è il tempo medio di cui disponiamo quando affrontiamo temi di tale delicatezza. Se i colleghi, sulla base di quanto detto, intendono esercitare il diritto di parlare ognuno per un quarto d'ora, lo possono fare, sapendo però che se superiamo i tempi dobbiamo rinviare il seguito dell'audizione.

In considerazione dei numerosi interrogativi posti dall'onorevole Pedrini e di quelli che saranno formulati da altri col-

leggi, credo sia utile consentire al Ministro una replica. Naturalmente il Ministro si impegna a tornare in Commissione qualora vi fossero sviluppi della situazione. Il Parlamento ha il diritto e il dovere di essere informato.

Onorevole Moffa, lei è libero di parlare un quarto d'ora. Alle 15,05 dovrò dare la parola al Ministro per le risposte.

SILVANO MOFFA. Non parlerò un quarto d'ora. Non voglio ripetere le considerazioni che ha espresso poc'anzi l'onorevole Pedrini. Cercherò, quindi, di porre qualche altro interrogativo sulla base delle considerazioni svolte dal ministro.

La ringrazio, Ministro, per averci fornito, almeno nella parte finale del suo intervento, un quadro aggiornato sulla procedura di gara che è in corso. Ho avvertito da parte sua una forte preoccupazione. Forse è preoccupato per l'assenza di Rifondazione Comunista!

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Assenza preoccupante!

SILVANO MOFFA. Leggiamo i giornali e quindi conosciamo anche le valutazioni che, in queste ore, si fanno sul Ministro dell'economia, ma per altri elementi. Non è in questa Commissione, dunque, che ne dobbiamo parlare. Ministro, l'ho sentita molto preoccupata rispetto ad alcuni elementi chiave rispetto alla procedura in atto. Mi sovengono, quindi, alcune domande.

Lei ha detto che uno degli elementi di difficile determinazione in questa fase - che è ancora preliminare rispetto alle ulteriori procedure che da qui a qualche settimana si metteranno in atto - riguarda, per esempio, la necessità di definire con chiarezza il ruolo del prezzo. Ha affermato che esistono incertezze e difficoltà - alla luce anche di considerazioni indubabilmente oggettive sulla possibile esposizione a ricorsi e a rilievi successivi, sia da parte di chi partecipa alla gara che da parte di altri soggetti - rispetto alla mancanza di una definizione di *standard* e di misuratori adeguati, per

capire esattamente quale sia la migliore scelta non solo per privatizzare Alitalia, ma soprattutto per assicurare quei requisiti essenziali cui il Governo ha aderito facendo una scelta che, anche all'interno di questa Commissione, è stata da qualcuno contestata.

A tale riguardo non ripeto le considerazioni espresse poc'anzi dall'onorevole Pedrini. La domanda che le vorrei porre per avere, nei limiti delle possibilità, una risposta, è la seguente. Hanno partecipato alla gara undici soggetti, che si sono ridotti poi a quattro; nella partecipazione delle compagnie si registra una presenza rilevante di istituti creditizi del nostro paese, mentre sono assenti istituti creditizi europei. Non ha l'impressione che proprio la mancanza di una maggiore apertura di quei requisiti di accesso su cui ci siamo più volte soffermati in questa Commissione di fatto abbia ridotto l'attrattività e l'interesse nei confronti di Alitalia, da parte di altri operatori internazionali che, all'inizio, sembravano fortemente interessati a questa impresa? Non c'è un vizio di origine che rischia di comprimere anche quella capacità che oggi il Governo deve mostrare nel momento stesso in cui andrà a determinare gli *standard* ed andrà a stabilire che, ad esempio, il prezzo, per quanto alto possa essere, non è un fattore sufficiente per fare una scelta oculata che sia conforme a quel ventaglio di condizioni che lei stesso ha enunciato all'inizio?

Detto questo, aggiungo una seconda considerazione. Lei ci ha correttamente detto di non poter andare oltre un problema di tipo metodologico. Siamo nell'ambito dell'analisi metodologica di un percorso e non siamo, quindi, nelle condizioni di poter fare ulteriori valutazioni. In questo senso condivido le precedenti osservazioni. Il ruolo di questa Commissione consiste nell'essere ascoltatori silenziosi di un procedimento e di una metodologia che non ci consente di esprimere ulteriori valutazioni.

Il Parlamento è nelle condizioni di compiere una valutazione di merito? È evidente che qui stiamo parlando di un

forte interesse pubblico, di una compagnia che ostinatamente continuiamo a definire di bandiera, ma che di qui a non molto di bandiera non sarà più, al di là del fatto che possa mantenere la bandiera italiana sulle carlinghe dell'aereo. Credo che manchi effettivamente una saldatura corretta tra una procedura, che deve seguire determinati percorsi e determinate metodologie, e il ruolo del Parlamento.

Ho colto nella sua relazione una frase con cui lei sottolinea, tra le criticità di Alitalia in questi anni di cattiva gestione, la presenza pervasiva, e a volte invasiva, della politica.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Dei partiti, non della politica !

SILVANO MOFFA. Qui dice della politica.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Magari ci fosse stata la politica !

SILVANO MOFFA. Probabilmente il riferimento è ai partiti. Sono d'accordo con lei su questa analisi; però non vorrei che in questa ventata antipolitica si finisse, in qualche modo, dalla padella alla brace, nel senso che, dal punto di vista della capacità dello Stato di essere effettivamente regolatore e controllore, poi ci si avventurasse su un terreno molto impervio dove, alla fine, non soltanto avremmo perso l'identità — termine che appare assolutamente vuoto e senza senso in questo percorso, al di là del principio di ordine generale nel quale ci potremmo tutti riconoscere — ma rischieremo sostanzialmente di svendere un prodotto che forse avremmo dovuto fortemente rafforzare prima di metterlo sul mercato.

Concludo con il dato più negativo di questa relazione, riportato a pagina 13 delle sue tavole: il titolo Alitalia, come lei ci ricorda, dall'annuncio della privatizzazione (dicembre 2006) ad oggi ha perso già il 9 per cento. Signor Ministro, rivolgo un appello a lei e, tramite lei, al Presidente Prodi: faccia tacere i suoi ministri e i suoi

collegli perché si corre il rischio che, da qui a qualche mese, questo titolo precipiti ancora più pesantemente.

MARIO TASSONE. Signor ministro, l'ho seguita con molta attenzione e vorrei esprimere solo qualche osservazione. La vicenda Alitalia non nasce adesso e le sue difficoltà non risalgono a quest'anno. Si è lavorato, per un certo periodo di tempo, con grande preoccupazione, ma comunque con un approccio attento a capire quale potesse essere il processo per riqualificare questa compagnia di bandiera, o meglio di riferimento, tanto per omaggiare l'Europa.

Non c'è dubbio che si è subito compreso che bisognava procedere verso una riforma complessiva del trasporto aereo nel nostro paese — e questo il Parlamento lo ha fatto —, che bisognava aggiornare e rivedere il codice della navigazione aerea — e anche questo il Parlamento lo ha fatto — ed operare in direzione dei requisiti di sistema, come lei ha ricordato nella tavola 14.

Ritengo che tutto quello che si muove — i bandi e le offerte — non sia indifferente a questa problematica. Con una articolazione come quella esistente nel nostro paese, con la proliferazione degli aeroporti — e lei lo dice —, le società aeroportuali, soprattutto rispetto all'atteggiamento verso le nuove compagnie o verso le compagnie *low cost*, hanno influito sull'Alitalia. Credo che qualsiasi compagnia non avrebbe potuto fronteggiare questa crisi strutturale e del sistema, con le conseguenze che ne derivano. Fino a quando non avremo un sistema aeroportuale adeguato, un sistema di classificazione degli aeroporti di interesse nazionale e di interesse regionale, esisteranno questi problemi.

Dico questo perché già nel 2001 esistevano delle cordate per comprare Alitalia, sempre a basso prezzo. A quel tempo si bloccarono le cordate; non sappiamo se oggi siamo in presenza di cordate o meno. Bisogna stabilire, però, che tipo di cordate sono. Quello che a me preoccupa moltissimo è la presenza quasi sostanziale delle

banche: fenomeno, questo, sul quale dovremo ulteriormente soffermarci.

Non entro nel merito delle procedure e delle griglie, ma ho notato nelle parole del Ministro una preoccupazione. Lei, signor Ministro, ha ripetuto più volte i termini « interesse generale » e « interesse nazionale ». Non credo che queste procedure ci portino a difendere l'interesse nazionale e il ruolo di questa compagnia. Il problema degli *slot* e altri vari problemi non riguardano soltanto il Ministero dell'economia e delle finanze. Se questo Ministero ha una colpa - mi riferisco non al Ministro attuale, ma con molta tranquillità al passato - è quella di aver gestito questi pacchetti di partecipazione in termini un po' anomali, o quantomeno in silenzio, senza avere piani. Questo è dimostrato dal fatto che l'Alitalia non ha un piano industriale. Con questo tipo di flotta dove si va? Chi la compra? A quale prezzo? Qual è lo sbocco di tutto questo? Certamente manca una strategia e non c'è stato nessun piano per creare alleanze.

Nel suo grafico lei fa riferimento al mercato domestico, per esempio, di Air France, 75-80 per cento. Tutto questo è stato determinato dalla politica delle alleanze che queste compagnie hanno formato con altre compagnie. Noi non siamo riusciti a farlo. Quelle compagnie, anzi, con le quali non ci si è alleati oggi partecipano al tentativo di assorbire la nostra compagnia al fine di mantenere per qualche anno la nostra bandierina, il logo che certamente non prefigura una strategia nel trasporto aereo all'interno del nostro paese.

Non è possibile - lo dico a lei perché è Ministro e ognuno di voi risponde del Governo nel suo complesso - che dell'Alitalia si interessino tutti. Tutti parlano, ma non si capisce quale sia la responsabilità della politica industriale e della politica di Alitalia. Non si capisce bene perché dobbiamo assistere alle polemiche tra Cardia e il ministro Di Pietro, tanto per fare nomi e cognomi.

Certamente non è un problema né di maggioranza né di minoranza, ma le pro-

cedure seguite mi preoccupano. Forse salvaguardano il fatto formale e tecnico - e di questo do atto -, ma mancano un respiro ed una politica, anche se siamo in attesa, come lei giustamente ha detto, di ulteriori offerte e passaggi per entrare nella fase vincolante, non conoscendo il futuro.

Occorre anche considerare il futuro dei lavoratori, che da sempre ha pesato moltissimo nelle vicende Alitalia, nonostante tutti i tentativi fatti dagli amministratori di Alitalia di ridurre il personale per procedere ad un risanamento. Ritengo che questo sia un problema non facilmente estinguibile rispetto ai punti oscuri e critici del tema in oggetto. Quando lei afferma che bisogna vedere chi sta sul mercato e che si può risolvere il problema del personale, certamente io le credo e capisco tutto, ma il problema della clausola sociale non si è risolto nemmeno quando si è « spaccettato » tra AZ Services ed AZ Fly. Però non c'è dubbio che esistono grossi interrogativi in merito.

Avremo bisogno sicuramente di una politica complessiva di accompagnamento o almeno di una collegialità, signor Ministro. C'è una preoccupazione diffusa in tutte le forze politiche. Vorremmo capire se esiste una visione chiara su Alitalia rispetto a quello che il nostro paese può fare - non la possiamo vendere - per quanto riguarda il sistema aeroportuale e per tutti quei requisiti di sistema che anni fa furono inclusi in una legge finanziaria ed in un « decretone ». Certamente bisognerà operare alcuni aggiustamenti e rivedere talune procedure, soprattutto per quanto riguarda la gestione aeroportuale.

MARIO LOVELLI. Ringrazio, naturalmente, il Ministro per il suo intervento e per l'estrema chiarezza della sua relazione, che ci consente di esaminare con puntualità lo stato della procedura in corso per la privatizzazione di Alitalia. Devo dire che se il Ministro non si fosse dimostrato preoccupato, come è stato rilevato da qualche collega, avremmo dovuto preoccuparci di questo.

È evidente che una procedura come quella che porterà, alla fine, a definire il destino della nostra compagnia aerea deve vedere l'attenzione del Governo, che in questo momento la sta gestendo in prima persona, e l'attenzione del Parlamento. La preoccupazione consiste nell'arrivare in fondo con un risultato positivo.

Sappiamo che questo Governo ha ricevuto un'eredità pesante. Noi stiamo seguendo un percorso che, probabilmente, avrebbe dovuto essere affrontato in precedenza e, magari, con minori affanni. Certe scelte, invece, sono state procrastinate fino al punto in cui siamo. La questione, adesso, si sta affrontando con assoluta trasparenza e chiarezza, anche attraverso comunicazioni dell'opinione pubblica oltre che del Parlamento. Ritengo che noi, giustamente, dobbiamo rivendicare il nostro ruolo di parlamentari, a parte il fatto che lo abbiamo esercitato in occasione di mozioni approvate nel mese di dicembre e di altre che sono ancora in corso...

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Portano la firma di tutti tranne che dei DS! È indicativo.

MARIO LOVELLI. Può essere indicativo e la dice lunga su una scelta coraggiosa e impegnativa che il Governo sta portando avanti. Dovrebbe avere l'appoggio politico della maggioranza e non c'è motivo, fino a questo momento, di pensare che questo non ci sia. Rileviamo, però, per quanto apparso sui giornali in questi giorni, che ha richiesto l'intervento del presidente Cardia, una situazione che andrebbe governata in maniera più efficace.

Rivolgendomi al collega Pedrini, posso dire che il motivo che ha portato all'intervento della Consob è rappresentato dalla più recente dichiarazione del ministro Di Pietro.

Noi pensiamo, come gruppo dell'Ulivo in questa Commissione, che su tale vicenda occorra dare una dimostrazione di serietà. Chi si è assunto la responsabilità di governare il paese, e quindi anche una situazione come questa, ha oggi il com-

pito di portarla fino in fondo sulla base di indirizzi che sono stati comunque approfonditi e sulla base di atti che, a livello parlamentare, sono stati compiuti o sono in corso di discussione. Voglio ricordare che l'atto di indirizzo sulla riforma del trasporto aereo risale al mese di dicembre. I progetti di legge parlamentari in materia e il disegno di legge sulla riforma dell'autorità di settore, tra cui l'autorità dei trasporti, sono stati presentati al Senato.

Naturalmente, è necessario che i lavori parlamentari accompagnino, nel modo più celere possibile, un'operazione che va avanti in un contesto che consegue alla situazione precedente e che richiede interventi di modifica dal punto di vista normativo. Per quanto ci riguarda, penso che questi interventi siano fermi.

Ho letto con piacere il contenuto della tavola 18, nella quale vengono illustrate e argomentate le finalità da perseguire. Penso che nel passaggio alla fase delle offerte vincolanti, quanto scritto su questa relazione, anche per quanto riguarda il conseguimento dell'interesse nazionale, dovrà essere tenuto presente. Non c'è motivo che questo non avvenga.

Per il resto, credo che la discussione, in questa fase, debba avvenire tenendo conto dell'esigenza che la procedura prosegua nella più assoluta trasparenza, evitando che discussioni e prese di posizione discutibili incidano in modo negativo sull'iter. Il presidente Meta ha già assicurato il suo impegno ad aggiornarci, in una fase successiva, sugli eventuali sviluppi.

Per quanto ci riguarda, siamo d'accordo. Riaffermiamo il nostro sostegno all'operato del ministro e del Governo, affinché la procedura avviata venga portata a termine nel modo più aperto, trasparente e utile per il destino futuro della nostra compagnia di bandiera.

ANGELO MARIA SANZA. Signor Ministro, desidero anch'io ringraziarla. Vorremmo averla più frequentemente con noi, ma lei ha comunque un ottimo sottosegretario che si occupa di questo comparto e del quale abbiamo apprez-

zato la presenza già altre volte in questa sede. Il sottosegretario è molto rigoroso. Apprezziamo molto la sua disponibilità quando ci offre le letture che il Parlamento si aspetta per la materia di vostra competenza.

Signor Ministro, io la capisco. Noi svolgiamo un ruolo di indagine, di sollecitazione; lei, invece, ha assolto ad un compito istituzionale. Del resto, la procedura di privatizzazione dell'Alitalia è in essere. Nella conclusione del suo dire, c'è una responsabilità istituzionale che possiamo comprendere.

Le preoccupazioni sono state già manifestate dai colleghi che mi hanno preceduto. In modo particolare mi ricollego a quanto detto dall'onorevole Pedrini (essendo egli più esperto in materia e sapendo leggere in controluce le vicende del trasporto aereo), il quale le ha sottoposto un quadro generale. Mi attengo ai tempi indicati dal presidente Meta ed esprimo poche considerazioni.

A lei che è il responsabile della finanza non sfuggiranno sicuramente la situazione di grave rischio di mercato e il problema degli azionisti. Il colpo duro dell'altro giorno - non lo devo rimarcare io - certamente la preoccupa.

L'Alitalia « galleggia » ormai da molti anni: di questo sono responsabili tutte le istituzioni del nostro paese. Nella sua tabella a pagina 17 sono indicati i veri problemi all'interno di Alitalia, che noi abbiamo tante volte qui denunciato.

Esiste questo dato finanziario che a lei non sfugge e che è certamente più chiaro a lei di quanto non lo sia a noi. Lo dico chiaramente: noi vogliamo la privatizzazione. Ormai sulla vicenda Alitalia ci giriamo attorno da molti anni e non ne veniamo a capo. Fino a quando la gestione sarà affidata al *management*, al vertice dall'azionista pubblico, credo che la situazione andrà sempre peggiorando. Provi ad affidarla a mani più sicure e più credibili. I tre soggetti che hanno presentato l'offerta mi sembrano un po' debolucci. Questo grande interesse di soggetti terzi verso l'Alitalia mi sembra un po' strano.

Molti dei problemi dell'Alitalia di oggi - lo diceva il collega Tassone - sono legati anche a tutto il disordine esistente nel trasporto aereo. Questo, però, non è un problema del Ministro Padoa Schioppa. Forse dovremmo parlarne con il Ministro Bianchi.

Signor Ministro, le rivolgo una semplice domanda. Credo che più che privilegiare il prezzo bisognerà privilegiare il piano industriale, sorreggendolo adeguatamente con mezzi finanziari. Lo dice una persona che non si occupa di materie economiche. Credo, però, che questi siano aspetti che lei « maneggia » molto bene. Mi sembra che questa sia l'esigenza fondamentale. Quale responsabilità assume, in questo momento, il Governo nei confronti del Parlamento ?

PRESIDENTE. Do nuovamente la parola al Ministro per la replica.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Rispondo, innanzitutto, a quest'ultima domanda precisa. Ritengo che il Governo assuma in questo momento, e abbia assunto fin dall'inizio di fronte al Parlamento, la responsabilità di procedere all'effettuazione di questa vendita con esclusivo riguardo all'interesse generale - come io l'ho definito in questa sede - e a rendere conto, nella maniera più completa, del proprio operato, assumendosene la responsabilità. Questa è la mia risposta. La scelta la compie il Governo; non è una scelta del Parlamento. Ritengo che sia compito del Parlamento seguire, valutare e controllare l'operato del Governo.

Questa è la terza volta che riferisco in Parlamento, precisamente per assolvere a questo spirito. Tuttavia, la decisione di vendere è stata assunta dal Governo. Le decisioni che sono ancora da prendere nel corso di questa procedura sono decisioni che deve adottare il Governo. Questa è la mia comprensione delle cose.

Il Ministero dell'economia e delle finanze detiene le azioni di quasi tutte le società per azioni di cui lo Stato sia parzialmente o integralmente azionista.

Penso che, come avviene per qualunque altra attività di un ministro, ci sia una linea al di qua della quale il ministro agisce autonomamente nell'esercizio delle sue funzioni, e al di là della quale la rilevanza delle questioni è tale da dover investire il Presidente del Consiglio, ed eventualmente l'intero Governo. Così è stato per la decisione di cedere il controllo di Alitalia.

Alcuni ministri, e tra questi certamente quello dei trasporti, hanno una competenza importante in questo campo, anche se non sono i detentori delle azioni. Alitalia fa parte del sistema dei trasporti nazionali, in quanto i requisiti di sistema sono in larga misura nella responsabilità generale di governo del Ministro dei trasporti. Vi sono altri ministri che hanno un portafoglio che non entra in contatto con le tematiche di Alitalia.

Riprendo ora alcuni dei punti che sono stati sollevati nel corso del dibattito.

L'onorevole Pedrini mi chiedeva se sia vero che sono state esercitate pressioni sui concorrenti, affinché trovino un accordo. Non mi risulta. Non ci sono sicuramente state da parte mia: le avrei giudicate improprie.

L'onorevole Moffa mi ha chiesto se siano stati scoraggiati gli stranieri. La risposta è: no. Posso anche dire che la nazionalità del detentore delle azioni, a mio avviso, non è l'elemento che caratterizza la nazionalità della compagnia di bandiera. A mio parere, l'elemento fondamentale è il fatto che questa compagnia assicuri, come ho detto altre volte, la parte prevalente del traffico di persone e di merci da e verso l'Italia e all'interno del nostro paese. Vi sono compagnie aeree inequivocabilmente legate ad un paese - penso a Lufthansa o Air France -, la cui distribuzione del possesso azionario non costituisce l'elemento che le qualifica come compagnie di bandiera e come compagnie nazionali.

Non è stato quindi scoraggiato nessuno. Questa è una gara aperta; vincerà il migliore. Non ci sono requisiti che siano stati indicati o praticati senza indicazioni.

Più di uno dei commissari intervenuti si è dichiarato preoccupato per un'importante presenza di istituti bancari. Anche da questo punto di vista, ritengo che non si tratti di un elemento particolarmente rilevante. È evidente che, nel suo futuro assetto, Alitalia avrà bisogno di una struttura proprietaria solida, finanziariamente stabile, duratura nel tempo - fra le condizioni, infatti, vi è quella del mantenimento della proprietà per un certo numero di anni -, e di una direzione di impresa che sia capace ed efficace.

Che il miglior azionista sia prevalentemente bancario, o industriale, è molto difficile a mio avviso da valutare a priori. In Italia abbiamo il caso di quello che è avvenuto per la Fiat, in cui le banche sono intervenute in maniera notevole. Alcuni avevano giudicato imprudente quel sostegno: i fatti hanno dimostrato che era stato lungimirante. Personalmente, dunque, non giudicherei in base alla natura bancaria o non bancaria del soggetto.

In questa fase, quello che devo fare in nome della trasparenza è di essere assolutamente trasparente sul metodo. Non ritengo di poterlo essere sul contenuto. Non lo conosco neanche io e - ripeto - non lo voglio conoscere.

Se dovessi esporre nei contenuti quello che attualmente gli *advisor* stanno esaminando, dovrei scrivere il nome di tutti coloro che in questo momento sono presenti in quest'aula nel registro in cui sono nominati tutti quelli che hanno alcune delle informazioni riservate attinenti a questa procedura, compresi quanti stanno prendendo appunti su ciò che sto dicendo. Non è questo il dovere di trasparenza necessario in questo momento; il dovere di trasparenza è di far conoscere il metodo e come si è operato.

È stato anche lamentato il fatto che ci sono molte esternazioni su questa questione. Io ho parlato di Alitalia esclusivamente nel corso delle tre audizioni parlamentari che mi sono state chieste. Non credo di aver fatto nessun'altra dichiarazione pubblica.

SILVANO MOFFA. Non era riferito a lei!

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Mi fa piacere sentire questo. Se loro ritengono di interrogare su cose dette, occorre chiederlo a chi le ha dette. Penso che sia bene, soprattutto nella posizione di ministero azionista, essere estremamente parchi nella comunicazione.

Devo dire che questa per certi versi è una procedura che non avevamo mai seguito in occasioni passate. È una procedura concorrenziale che contemporaneamente si rivolge ad un soggetto troppo complesso, troppo bisognoso di interventi nuovi per poter dire che si vende semplicemente un oggetto al miglior offerente. Quindi, l'importanza dei piani industriali è enorme.

Allo stesso tempo, tuttavia, è una procedura che è stata progettata con l'assistenza dei migliori studi legali internazionali, delle migliori banche di investimento internazionali e che segue degli *standard* internazionali ben precisi; *standard* che non potremmo non seguire, visto che si tratta di una compagnia quotata, nota in

tutto il mondo, in cui viene giudicato il modo di procedere, come elemento essenziale anche per il giudizio sul paese. Non abbiamo dovuto inventare cose completamente nuove. Ci siamo attenuti a pratiche che ormai, in questo tipo di attività, sono note.

La ringrazio, presidente. Naturalmente sono pronto a riferire in altre occasioni, se questo mi verrà chiesto, in relazione anche al *quantum* di informazioni nuove che sarò in grado di portare alla vostra attenzione.

PRESIDENTE. Grazie a lei, signor Ministro. Sicuramente, a seconda dello sviluppo della situazione, torneremo ad incontrarci in questa sede.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,10.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa
il 15 giugno 2007.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO