

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
E LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 LUGLIO 2007

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
 DELLA CAMERA DEI DEPUTATI **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Fiano Emanuele (Ulivo)	16
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Lovelli Mario (Ulivo)	13
Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Tommaso Padoa Schioppa, sui recenti sviluppi della procedura di priva- tizzazione di Alitalia (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Moffa Silvano (AN)	14
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 9, 10 16, 17, 18	Padoa Schioppa Tommaso, <i>Ministro del- l'economia e delle finanze</i>	3, 16, 17
Attili Antonio (SDpSE)	10	Pedrini Egidio Enrico (IdV)	9, 10
Bonelli Angelo (Verdi)	14	Pini Gianluca (LNP)	11
		Ravetto Laura (FI)	15
		Ricci Mario (RC-SE)	11
		Sanza Angelo Maria (FI)	13, 17

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: L'Ulivo: Ulivo; Forza Italia: FI; Alleanza Nazionale: AN; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; UDC (Unione dei Democratici Cristiani e dei Democratici di Centro): UDC; Lega Nord Padania: LNP; Sinistra Democratica. Per il Socialismo europeo: SDpSE; Italia dei Valori: IdV; La Rosa nel Pugno: RosanelPugno; Comunisti Italiani: Com.It; Verdi: Verdi; Popolari-Udeur: Pop-Udeur; DCA-Democrazia Cristiana per le Autonomie-Partito Socialista-Nuovo PSI: DCA-NPSI; Misto: Misto; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Movimento per l'Autonomia: Misto-MpA; Misto-Repubblicani, Liberali, Riformatori: Misto-RLR.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA
IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14,10.

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, sui recenti sviluppi della procedura di privatizzazione di Alitalia.

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

Informo che i componenti della 8^a Commissione del Senato non potranno essere presenti in quanto impegnati nelle votazioni relative al Documento di programmazione economico-finanziaria presso l'Assemblea del Senato.

Signor Ministro, nel ringraziarla per la tempestività con cui ha accolto l'invito, formulato dalle Commissioni IX della Camera e 8^a del Senato, a discutere del futuro di Alitalia, non le nascondo la preoccupazione del Parlamento — interpretato sicuramente il sentimento di tutti i

gruppi — per l'esito negativo della prima parte del processo messo in atto dal Governo.

Tutti noi vorremmo essere fiduciosi e attendiamo di conoscere se e quali altri percorsi il Governo abbia studiato, anche perché non conosciamo ancora il piano industriale che il consiglio di amministrazione si è impegnato a presentare per il prossimo 1^o agosto.

Nella precedente audizione, signor Ministro, buona parte della Commissione ha chiesto un piano di risanamento e sviluppo di Alitalia, che rappresenta gran parte del sistema del trasporto aereo italiano, anche per le evidenti connessioni economiche fra il vettore aereo e il turismo, che tanto contribuisce alla crescita del Paese.

Dall'attuale audizione auspichiamo che il Governo possa fornirci utili elementi affinché le linee di risanamento nonché quelle di sviluppo e tutela del patrimonio professionale e occupazionale possano davvero essere garantite.

Ringrazio il Ministro e la delegazione che lo accompagna: il sottosegretario Tononi, il capo di gabinetto De Ioanna, il capo della segreteria, il portavoce, il capo dipartimento, il dirigente finanza e privatizzazione e il dirigente del sistema bancario e finanza.

Do la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, Tommaso Padoa Schioppa.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, Ministro dell'economia e delle finanze. Signor presidente, ringrazio lei e tutti i presenti per essere qui ad ascoltarmi.

Le parole e le preoccupazioni espresse dal presidente sono esattamente le mie e quelle del Governo. Avrei potuto pronunciare le stesse parole. Con la relazione che

mi accingo ad illustrare spero di offrire il massimo della chiarezza sullo stato della questione.

Poiché sono a conoscenza del fatto che tale audizione deve concludersi entro le ore 15,15, cercherò di svolgere una breve relazione.

Ho riferito al Parlamento, su Alitalia, due volte: una prima volta, il 13 dicembre, alle Commissioni riunite IX della Camera e 8^a del Senato, una seconda volta, il 17 maggio scorso, alla IX Commissione della Camera.

Il 13 dicembre era ancora molto recente la decisione di cedere il controllo di Alitalia e illustrai la procedura verso la quale il Governo si stava orientando. Il 17 maggio, giunti alla fase finale di questa procedura, sussisteva una ragionevole attesa che la stessa si completasse con l'aggiudicazione di Alitalia ad uno dei soggetti interessati all'acquisto.

È avvenuto invece un fatto che ha sorpreso tutti quelli che hanno seguito questa vicenda: nella fase veramente conclusiva della procedura, al momento di firmare la lettera-contratto non più modificabile che noi avevamo inviato al soggetto rimasto in lizza, Air One (AP Holding), quest'ultimo ha deciso di tirarsi indietro.

Si è trattato di una sorpresa — come spiegherò meglio più avanti — perché nell'interlocuzione informale che aveva preceduto quell'ultimo passaggio non vi era stata alcuna indicazione relativamente a richieste o condizioni dirimenti che fossero state da noi respinte e che spiegassero poi la decisione di non firmare. Le indicazioni che ci erano state presentate come le più rilevanti nel corso di questi contatti informali, in uno scambio di informazioni sulla bozza del contratto, erano state da noi accolte.

Deve aver giocato, quindi, un complesso di fattori — assolutamente comprensibile dal momento che, fino al giorno delle nozze, il fidanzamento non è un matrimonio — che hanno determinato un ripensamento finale. Cercherò di spiegare come ciò sia avvenuto.

Vorrei ancora fare due brevissime premesse. In primo luogo, ritengo sia assolutamente doveroso, per qualunque membro del Governo e in qualunque momento il Parlamento lo ritenga necessario per lo svolgimento dei propri lavori, venire a riferire. Naturalmente, ciò che si può fare è venire a riferire sullo stato attuale delle cose. Infatti, siamo in una fase in cui la situazione evolve di giorno in giorno e una fetta non piccola del mio tempo, del tempo del Governo, cioè della struttura del Ministero che si occupa di tali questioni, è dedicata alla trattazione di questo caso.

Farò il punto della situazione ad oggi, sottolineando che non siamo assolutamente in una fase conclusiva. In particolare, tra le diverse vie alternative che vi esporrò, non è ancora esattamente deciso quale sia la più conveniente da seguire. La tempestività nel riferire, quindi, ha come corollario la presentazione di una situazione ancora fluida.

La seconda premessa vorrei farla rivolgendomi alla società Alitalia. Non è vero che viaggio solo con voli *low cost*; molto spesso volo anche con Alitalia. Posso capire come sia difficile, per le migliaia di persone che lavorano in tale azienda, vivere questa situazione di incertezza. Vorrei cogliere la presente occasione per affermare che da parte nostra vi è piena consapevolezza, pieno sostegno e piena simpatia. Il Governo sta cercando di svolgere al meglio il proprio lavoro, esattamente come tantissimi dirigenti e dipendenti di Alitalia cercano di fare al meglio il loro. La situazione di incertezza è difficile da gestire sia per noi che per loro, e vorrei che sapessero che c'è questa solidarietà e questa consapevolezza.

Ciò detto, passo a mostrare brevemente le tavole che ho messo a disposizione della Commissione. Parlerò in primo luogo della scelta di privatizzare, e della procedura che abbiamo seguito, di come quest'ultima effettivamente è andata e di quali sono le prospettive. Mi soffermerò brevemente sulle prime tavole, che rappresentano una sorta di ricapitolazione.

A pagina 4, sono riassunti i motivi per i quali si scelse di privatizzare. Sostan-

zialmente, la scelta di gestire Alitalia interamente con criteri imprenditoriali è andata di pari passo con la constatazione che il proprietario Stato, nel corso degli anni, forse non era stato il soggetto più capace nel fare operare Alitalia conformemente a tali criteri. Da ciò è derivata la scelta della privatizzazione o della cessione del controllo.

A pagina 5, sono ricapitolati alcuni aspetti fondamentali. Vorrei soffermarmi sulla seconda parte di questa tavola e dire ancora una volta che una compagnia di bandiera è cosa diversa da una compagnia di proprietà pubblica. L'Italia ha dimensioni tali da avere, sia come Paese, sia per solide ragioni di *business*, il più forte interesse all'esistenza di una compagnia di bandiera. Non è necessario che questa esigenza sia soddisfatta attraverso la proprietà pubblica: non è di proprietà pubblica Lufthansa e non lo è, se non in parte relativamente modesta, Air France. Rinunciare alla proprietà pubblica, quindi, non significa rinunciare ad una compagnia di bandiera.

Ricordo brevemente, a pagina 6 — non leggo in dettaglio per non prendervi troppo tempo —, sotto quanti aspetti la privatizzazione o la cessione a privati del controllo di Alitalia costituisca un caso di privatizzazione profondamente diverso da quelli che abbiamo visto negli ultimi vent'anni.

In questo caso, vendiamo una società in perdita da anni, il cui mercato di riferimento presenta una forte concorrenza. Non era così per i grandi monopoli che sono stati privatizzati negli anni Novanta. Si tratta di una società che ha avuto, storicamente, un grado di conflittualità sindacale altissimo. Non è stato così — lo ricordo nuovamente — per le grandi società che sono state in tutto o in parte privatizzate, come *public utilities*, negli anni Novanta. I vincoli ai quali siamo soggetti nell'operazione di privatizzazione oggi sono più stretti di una volta. Ciò ci aiuterà anche a capire come mai non sia facile portare a termine una procedura di

privatizzazione che sia pienamente conforme a tali vincoli e che consegua il risultato voluto.

La procedura di vendita è stata ispirata ai criteri elencati a pagina 8, in primo luogo rispetto del mercato e degli azionisti di minoranza. Alitalia, già oggi, è una società in cui la maggioranza del capitale si trova in mani private. Quando fu realizzata l'operazione di — chiamiamola così — privatizzazione di Telecom, ENI ed ENEL, queste società erano completamente in mano pubblica e in alcuni casi furono cedute al mercato (mi riferisco ad ENI ed ENEL) solo per una quota, che ha permesso allo Stato di mantenerne il controllo (esattamente come avviene ancora oggi per Alitalia). Si trattava di società che avevano un altissimo grado di monopolio.

Se oggi volessimo vendere la quota residua in mano pubblica di ENI o di ENEL e se queste fossero società da anni in perdita, sottoposte a una feroce concorrenza, ci troveremmo di fronte a una situazione simile a quella che stiamo affrontando con Alitalia.

Nella procedura di vendita serve un'assoluta trasparenza e l'assenza di discriminazioni. Non si vuole vendere a chiunque, bensì a soggetti per i quali Alitalia diventi parte di un progetto strategico. Volevamo evitare di redigere noi stessi un piano industriale (attività della quale lo Stato, negli anni, si era dimostrato non particolarmente capace). Volevamo invece che qualcuno elaborasse un piano industriale e ce lo sottoponesse, naturalmente salvaguardando certi profili di interesse generale che, quando si tratta di trasporti, sono sempre presenti.

I principali vincoli procedurali sono riepilogati a pagina 9. Il primo è la trasparenza e la parità di condizioni tra i potenziali acquirenti. Un privato può vendere a una persona o a un'impresa piuttosto che a un'altra, senza bisogno di dare spiegazioni sulle ragioni per cui ha scelto un certo compratore. Lo Stato non può farlo, poiché è soggetto a una legge sulla privatizzazione nonché al controllo della

Corte dei conti. Quindi, occorre una procedura trasparente, che assicuri parità di condizioni.

Lo Stato non può, oggi, assegnare una dote alla società che mette in vendita. In altre parole, non può aggiungere un qualche suo vantaggio, poiché ciò configurerebbe il caso di « aiuto di Stato ». Perfino la vendita dei grandi monopoli nel campo delle *public utilities* era, in un certo senso, assistita da dote. Quelli, infatti, erano soggetti che ancora detenevano un potere di mercato superiore rispetto a quello di un soggetto in concorrenza.

Infine, ma è questione importante, noi vendiamo Alitalia, cioè una società per azioni quotata in Borsa, che per più della metà del proprio capitale è tenuta da soggetti privati e che, quindi, ha una sua autonomia gestionale ed è soggetta a specifiche regole di comunicazione e di informazione al mercato, di cui è custode la CONSOB (Commissione nazionale per le società e la borsa). Ciò vale per Alitalia e, in misura minore, per Alitalia Servizi e Fintecna, poiché, seppure queste ultime non si collochino sul mercato nella stessa maniera, sono comunque società per azioni soggette a quella legislazione.

A pagina 10, sottolineo la differenza fra il ruolo del Governo attraverso il Ministero dell'economia e delle finanze — che è il ruolo dell'azionista — e il ruolo di Alitalia in quanto società, con i propri organi di governo. Si tratta di due soggetti distinti. Alitalia, infatti, non è una sorta di « braccio secolare » del Governo. Chi governa Alitalia lo fa nell'interesse della totalità dei suoi azionisti e nell'interesse della società. Quest'ultimo non è necessariamente coincidente con l'interesse dell'azionista di controllo. Abbiamo visto innumerevoli casi, in Italia, in cui proprio la tensione fra l'interesse di chi detiene il controllo di una società e l'interesse dell'universo degli azionisti di quella stessa società ha determinato situazioni in cui si può affermare che l'uso del potere di controllo non è stato appropriato. Paradossalmente, oggi è più facile che questo uso improprio del controllo sia svolto da un controllore soggetto privato piuttosto che da un control-

lore soggetto pubblico. Quest'ultimo, infatti, è obbligato a comportamenti impeccabili, sotto questo profilo.

Non si confonda, pertanto, il governo di Alitalia con l'esercizio delle funzioni di azionista di maggioranza di Alitalia.

A pagina 11, ricapitolò quali furono gli impegni richiesti ai potenziali acquirenti. Innanzitutto, l'impegno a rispettare il piano industriale e di rilancio che gli stessi soggetti potenziali acquirenti ci avevano sottoposto e che si predisponavano a sottoscrivere in sede di offerta vincolante. Dissi più di una volta, quando venni in questa sede, che in un certo senso compravamo un piano industriale, più di quanto non vendessimo il controllo di Alitalia.

Venivano, poi, certi requisiti di interesse generale: rispetto dell'identità nazionale per un periodo di almeno otto anni (quindi, anche oltre il momento nel quale il soggetto acquirente era liberato dall'obbligo di mantenere il controllo e di non cederlo a sua volta); mantenimento della sede legale e principale della società in Italia; mantenimento e salvaguardia del marchio e del logo attualmente in essere di Alitalia; mantenimento e salvaguardia del portafoglio di diritti di traffico e loro sfruttamento in coerenza agli impegni di copertura territoriale del servizio (come per tutte le reti di trasporto, alcune parti di questa rete non sono necessariamente sempre remunerative, ma assicurano l'integrazione del Paese sotto il profilo dei trasporti); divieto di cedere la partecipazione acquisita per un periodo di tre anni; mantenimento dei livelli di occupazione indicati nei piani industriali.

Sottolineo quest'ultimo punto, perché non esisteva un vincolo di mantenimento dell'occupazione. Lo dissi in questa sede, in entrambe le precedenti audizioni, sottolineando che la garanzia dell'occupazione deriva dalla qualità del piano industriale. Quindi, come vincolo, avevamo quello del mantenimento di tale coerenza.

Ebbene, questi sono i principi sulla base dei quali abbiamo iniziato la procedura che illustrai il 13 dicembre scorso.

A pagina 13, enuncio le quattro grandi fasi della procedura che è stata seguita: fase della manifestazione di interesse; fase delle offerte preliminari; fase della *data room*, cioè dell'accesso a dati riservati da parte dei soggetti rimasti in lizza; fase finale. Al punto 9, è indicato il ritiro dalla procedura di AP Holding e MatlinPatterson. Gli ultimi due concorrenti (anche se, in effetti, era solo AP Holding ad essere ancora in corsa) si sono ritirati il 17 e il 18 di luglio. In particolare, AP Holding si è ritirata dopo avere ricevuto il testo del contratto definitivo - glielo avevamo spedito quattro giorni prima -, avendo deciso di non sottoscriverlo. Pochi giorni dopo abbiamo chiuso la procedura.

Alle pagine 14 e 15, espongo le criticità evidenziate dai potenziali acquirenti e il modo in cui abbiamo risposto. Durante tutto il corso della procedura, i potenziali acquirenti hanno sollevato un certo numero di questioni e ci hanno sottoposto i punti rispetto ai quali vedevano sorgere difficoltà a presentare un'offerta vincolante. Si tratta di otto punti, che vedete elencati nella parte sinistra della pagina 14: accordi sindacali; ammortizzatori sociali; la questione di AZ Servizi; la questione relativa a come l'Antitrust (Autorità garante della concorrenza e del mercato) avrebbe eventualmente deliberato in materia di concorrenza qualora il compratore fosse stato un soggetto già operante, come nel caso di Air One; la richiesta di garanzie al Ministero dell'economia e delle finanze, a fronte di eventuali problemi emersi dopo la conclusione del contratto di compravendita; quale normativa OPA sarebbe stata applicata in caso di OPA obbligatoria lanciata dagli acquirenti della quota di controllo; come trattare il debito che Alitalia ha nei confronti dello Stato, sotto forma di obbligazioni emesse da Alitalia e sottoscritte dallo Stato; come gestire la questione dei requisiti di italianità (alcuni di questi soggetti non erano, in quanto tali, soggetti di diritto italiano); infine, la presenza di penali per il mancato rispetto del piano e degli impegni di conservazione della proprietà per almeno tre anni.

Nella stessa pagina, inoltre, si spiega il significato di queste otto voci.

A pagina 15, si illustrano le risposte fornite dal Ministero dell'economia e delle finanze, a fronte di queste richieste, e si può notare che molte di esse sono state accolte, in particolare quelle riguardanti gli accordi sindacali.

Ad un certo punto, dietro richiesta, abbiamo consentito che i potenziali acquirenti intraprendessero contatti con le organizzazioni sindacali di Alitalia, prima di sottoporre alla loro firma la nostra bozza di contratto e prima che loro facessero un'offerta vincolante. Nel caso di Air One, abbiamo acconsentito alla richiesta, da parte di quest'ultima, che la loro eventuale firma della bozza di contratto fosse fatta per un contratto che contenesse una condizione sospensiva vincolante il loro impegno alla conclusione positiva dei contatti con le organizzazioni sindacali.

Relativamente agli ammortizzatori sociali, nell'eventualità che il piano di ristrutturazione comportasse una serie di esodi, il Governo aveva preso l'impegno - l'aveva dichiarato pubblicamente e l'ha poi richiamato nella bozza di contratto - di farsi carico dell'impatto sociale di una ristrutturazione.

Fu messa a disposizione una documentazione riguardante Alitalia Servizi. Fu accordata una seconda condizione sospensiva, riguardante le implicazioni di un'eventuale delibera dell'Antitrust che, nel caso di Air One, imponesse la rinuncia ad alcuni dei voli per effetto della concentrazione di quote di mercato che si sarebbe determinata a seguito dell'unificazione di Air One e di Alitalia sotto un'unica *holding*.

La richiesta di garanzie al Ministero, invece, non fu accolta, in quanto non in linea con le prassi seguite dal Ministero fino ad oggi e legata alla necessità di provvedere alla copertura finanziaria mediante una disposizione di legge.

Il vincolo sull'OPA obbligatoria non era removibile, in base alla normativa in vigore, così come non era fattibile la rinuncia al nostro credito nei confronti di Alitalia, né quella al requisito di italianità.

Si evince, quindi, che le più critiche fra queste condizioni, in particolare quelle riguardanti le organizzazioni sindacali e l'Antitrust — le due condizioni che esplicitamente Air One, nei contatti informali, ci indicò come dirimenti —, furono accodate, tanto che, se Air One avesse firmato la bozza di contratto che gli avevamo inviato il giorno 14, avrebbe in realtà ancora avuto una via d'uscita possibile, nel caso che l'una o l'altra di queste due condizioni non fossero state risolte in maniera soddisfacente.

A pagina 16, viene indicato che cosa abbiamo imparato da questa procedura. Evidentemente, anche se qualcuno ha corso la maratona fino a circa quindici metri dal traguardo, nessuno lo ha tagliato. Infatti, alla fine, non c'è stata un'offerta vincolante.

È da notare anche che i principali operatori europei, di cui leggiamo quotidianamente sui giornali, Lufthansa e Air France in particolare, non hanno partecipato alla procedura fin dall'inizio, né vi si sono inseriti finché avrebbero avuto ancora il tempo per farlo. La nostra valutazione è che i motivi possono riguardare la situazione industriale ed economica della società. Evidentemente, nelle condizioni date, comprese quelle che noi abbiamo imposto, Alitalia non è stata considerata una società sulla quale sussisteva la volontà di investire. Si può dire che alcune delle criticità non sono state rimosse, tanto che possiamo chiederci se l'esito sarebbe stato diverso, qualora fosse stato possibile rimuoverle.

Un peso importante lo hanno avuto anche i vincoli procedurali. Ad esempio, abbiamo letto che alcune grandi compagnie aeree europee erano comunque restie a partecipare ad una procedura competitiva, attraverso la quale avrebbero dovuto annunciare al mondo la loro intenzione di concorrere, informando il loro azionariato e la Borsa dell'avvio dell'operazione, rendendo esplicito un possibile piano industriale ed esponendosi al rischio di non essere aggiudicatarie. Molto probabilmente, alcuni di questi soggetti avrebbero avuto interesse a partecipare, se la pro-

cedura fosse stata quella della trattativa privata, sulla quale parlerò fra breve.

Concludo con le prospettive e i prossimi passi, come vedete nella tavola a pagina 18.

Avendo prima fatto la distinzione tra soggetto azionista di controllo e soggetto società, è importante che siate informati sulle prossime iniziative che Alitalia prenderà in quanto società per azioni con propri organi di governo. In questa tavola viene spiegato il fatto che Alitalia ha sospeso alcune iniziative richieste dalla CONSOB e dal mercato come espressione della continuità aziendale. Infatti, la continuità aziendale, per così dire, era surrogata dal fatto che fosse in corso una procedura; quest'ultima si è chiusa, ed oggi tali iniziative devono essere riprese. Si tratta di un punto rilevante, e per questo motivo il consiglio di amministrazione di Alitalia si riunirà al più presto.

Stiamo ancora valutando le alternative che oggi ci vengono offerte. Vi ho già detto che, se venissi domani in audizione, avrei aggiornamenti ulteriori da dare, e ciò è ribadito a pagina 19. Quindi, la valutazione delle alternative non si è ancora conclusa. In sintesi, dal punto di vista della procedura, occorre compiere una scelta finale fra la trattativa privata e la procedura competitiva.

Si tratta di un punto fondamentale. Trattativa privata vuol dire scegliere un compratore (o sceglierne due, senza comunque aprire a tutti i potenziali interessati), senza avere bisogno di spiegarne i motivi, e poi fare una trattativa con lui, cioè con un interlocutore già individuato. La procedura competitiva è invece quella che abbiamo fin qui seguito.

Quali sono i vantaggi e gli svantaggi di queste due procedure? La trattativa privata è quella che, molto probabilmente, seguirebbe un qualunque soggetto privato, poiché permette di fare « un abito su misura », senza dover spiegare perché si preferisce un interlocutore piuttosto che un altro, e consente di discutere con tale soggetto il piano e le condizioni.

Nel processo di privatizzazione degli ultimi vent'anni non è mai stata seguita

questa procedura. È abbastanza difficile che il soggetto attivo di tale procedura possa essere il Ministero, che è soggetto ad una serie di vincoli - sotto il profilo della parità di condizioni e della pubblicità delle procedure seguite - a cui il privato non è sottoposto. Questo è uno dei motivi per cui, dal dicembre dello scorso anno, abbiamo seguito una procedura competitiva. Coesistono, quindi, un vantaggio in termini di efficacia e una difficoltà di formalizzazione della trattativa privata.

La procedura competitiva presenta vantaggi e svantaggi di tipo opposto: rischia cioè di essere inefficace, di non attirare certi compratori, non potendo essere adattata ad un particolare compratore, ma ha il vantaggio, che per noi è fondamentale, di essere perfettamente rendicontabile, oggettiva e aperta a tutti. È per questo motivo che fin qui l'abbiamo seguita.

Oggi, dobbiamo ripensare questa alternativa e valutare se esistano modi per salvaguardare i vantaggi che derivano dalla flessibilità della procedura a trattativa privata, nel rispetto delle caratteristiche di oggettività e di rendicontabilità della procedura competitiva. Questa è la natura del problema che dobbiamo affrontare.

Tutto ciò riguarda l'aspetto procedurale, ma naturalmente rimane da affrontare l'aspetto dell'appetibilità dal punto di vista economico del soggetto venduto. Quest'ultima ci riporta ad un nuovo esame, che stiamo compiendo, delle diverse criticità che sono emerse nel processo fin qui svolto e ad una esplorazione degli eventuali spazi di manovra al fine di rimuoverne qualcuna in più rispetto a quelle che abbiamo eliminato nel corso del lavoro già eseguito. A pagina 20, concludo dicendo che, a giudizio del Governo, la motivazione che sta alla base della scelta di privatizzare permane interamente e forse è rafforzata. L'intendimento del Governo di cedere il controllo di Alitalia è, quindi, confermato.

Lo Stato può gestire, vendere o, teoricamente, anche liquidare (come ha fatto con le imprese siderurgiche negli anni

Novanta). Non sussiste alcuna intenzione di liquidare, mancando i presupposti economici e giuridici, e non vi è nulla che indichi l'opportunità e il desiderio di ritornare a gestire. Continuiamo dunque a muoverci nell'ambito dell'opzione della vendita, cercando di portarla a compimento anche mettendo a frutto quanto avvenuto in questa fase.

Le future condizioni imposte dal Governo dovranno tendere a creare un contesto che renda maggiormente appetibile l'operazione, affrontando le criticità che ho ricordato, compresa la parte relativa agli ammortizzatori sociali. Occorrerà ridurre al minimo indispensabile i requisiti richiesti dalla precedente procedura, rivedere eventualmente la struttura e l'ammontare delle relative penali nonché assicurare la maggiore flessibilità possibile alla procedura che sceglieremo.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Ministro, per l'esauriente informazione che ci ha fornito. Tenendo conto dei lavori dell'Assemblea, dobbiamo utilizzare al meglio il restante tempo a nostra disposizione. Poiché hanno chiesto di parlare nove colleghi, come criterio di massima, proporrei di fare intervenire un rappresentante per gruppo. Vi prego di essere molto sintetici, poiché è auspicabile e utile che il Ministro, risponda alle vostre domande e sollecitazioni.

Do pertanto la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Signor presidente, rinnovo la mia richiesta. Non credo che sia possibile svolgere un'audizione in questi termini, nonostante lei intenda dare la parola a un componente per gruppo. Materialmente, non ci sono i tempi.

Considerati i diversi eventi che si sono verificati, l'illustrazione del Ministro non può considerarsi certamente soddisfacente. Se vogliamo mortificare i nostri interventi, facciamolo pure. Possiamo anche rinunciare a parlare, ma non credo sia possibile, di fronte alla serietà e alla

vastità dell'argomento, e considerato che con questo bando di gara non si è riusciti a giungere ad alcuna conclusione (con tutte le valutazioni negative che occorrerebbe esprimere), comprimere in una manciata di secondi i nostri interventi. Proporrei, quindi, di rinviare il seguito dell'audizione; diversamente, mi adeguerò alle sue decisioni...

PRESIDENTE. Questa sua obiezione è ricorrente, onorevole Pedrini. Noi, però, abbiamo un problema di tempi rigidi.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Non credo che il Ministro si rifiuti di tornare...

PRESIDENTE. Alle 15,30, probabilmente, saremo chiamati a votare in Assemblea. Mancano trenta minuti, che credo siano da utilizzare al meglio.

Il Ministro ha svolto una relazione molto articolata, a cui farà seguito la discussione. Il Parlamento dovrebbe concludere i lavori la prossima settimana, ma, se sarà necessario, potremo chiedere al Ministro di tornare in questa sede. In ogni caso, eviterei queste obiezioni di procedura e di forma. Se lei intende utilizzare al meglio i tre minuti a sua disposizione, prenda la parola, altrimenti può rinunciare ad intervenire.

EGIDIO ENRICO PEDRINI. Signor presidente, molto rammaricato da questa sua presa di posizione, che ritengo grave, dirò subito che l'esposizione del Ministro non può considerarsi certamente soddisfacente.

Alitalia è senza guida. Da quando l'attuale Ministro dell'economia e delle finanze ricopre la carica, Alitalia, per sua responsabilità ministeriale, ha perso 201 milioni di euro (per fare una stima prudentiale). Siamo in presenza di notizie, provenienti dall'azienda e riferite alle nuove impostazioni del piano, non solo preoccupanti, ma addirittura raccapriccianti.

Il Ministro ha affermato che le grandi *major* non sono intervenute, nelle varie offerte che sono state presentate, perché

hanno già vinto. Non esiste un problema di Alitalia, bensì la conquista di un mercato di Alitalia, che è accompagnata dalle indicazioni che arrivano dal nuovo piano. Si continua a voler criminalizzare i lavoratori, lasciando il campo libero a chi vuole invadere il settore, con situazioni preoccupanti che riguardano direttamente non meno di 10.000 lavoratori.

Esistono alcuni criteri stabiliti dalla legge dello Stato, che il Governo è obbligato a seguire. Non mi risulta che questi criteri siano stati seguiti. Esistono, altresì, degli orientamenti provenienti dal Parlamento (da alcune mozioni ho ritirato la mia firma, ma altre comunque restano valide), che pongono paletti e contengono indicazioni. Ebbene, quei paletti e quelle indicazioni non sono stati rispettati.

Lei capisce, allora, che mettere un parlamentare in queste condizioni - come lei ha fatto - rende allo stesso difficile fare il proprio mestiere.

Da ultimo, per le condizioni esistenti, per le informazioni di cui siamo in possesso, per quelle che saranno le indicazioni che verranno date nei prossimi giorni, esprimo tutto il mio disappunto per quanto sta accadendo. Sono una persona disciplinata e mi mantengo nei tre minuti a mia disposizione, che utilizzo per esternare tutto il mio dissenso e la mia preoccupazione, individuando responsabilità ben specifiche.

ANTONIO ATTILI. Signor presidente, effettivamente alcune considerazioni dell'onorevole Pedrini sono condivisibili. Il problema è molto complesso, e forse bisognerebbe avere più tempo per discuterne, anche perché, nonostante la relazione del ministro sia corredata da schede molto chiare, alla fine si rimane in una sorta di limbo. Risulta difficile rivolgere domande al Ministro senza sapere quali sono le alternative concrete.

Oggi, però, credo che il Governo una cosa la debba dire, al Paese e ad Alitalia. Bisogna utilizzare il linguaggio della verità, signor Ministro. Quella storia si è chiusa male, negativamente. Io non rimpiango di aver dato, insieme a tanti altri colleghi,

l'avallo al capitolato e ai criteri che erano stati scelti: li decise il Governo, ma ebbero il nostro assenso, e mi meraviglia non poco sentire oggi alcune critiche che vengono dalle parti sociali, per cui si sarebbe in presenza della cronaca di un fallimento annunciato. Quei paletti li avevamo voluti anche noi e io li rivendico, in quanto erano legati al rilancio, allo sviluppo, alla difesa dell'occupazione.

Si tratta di un approccio positivo, che credo debba essere mantenuto. Però, onestamente, non riesco a capire come si voglia arrivare a questo risultato. Si può anche parlare dei vantaggi e degli svantaggi della trattativa privata e della procedura di vendita, però si tratta di un ragionamento di scuola. Vorremmo piuttosto sapere che cosa il Governo deve fare.

Oggi si sente parlare, finalmente, di un piano industriale, che è mancato fino ad ora, perché si era impegnati nella procedura di vendita. Ebbene, signor Ministro, sciogliamo alcuni nodi già in questo piano industriale! Io non lo conosco, ma si è parlato di obiettivi di medio periodo.

La questione Fiumicino-Malpensa rappresenta un nodo. Come si affronta, nell'operativo Alitalia, tale questione, che ci trasciniamo ormai da dieci anni senza mai avere il coraggio di dire con franchezza che cosa si vuole fare? Bisogna dire con chiarezza ai lavoratori se ci sono possibilità di espansione o se si va verso gli ammortizzatori sociali. I numeri sugli esuberi, che vanno da 2000, a 5000, a 1500, generano incertezze profonde. La flotta e il recupero del mercato interno sono questioni che possono essere affrontate da subito.

Io convergo che, oggi più che mai, non sia possibile un ritorno alla gestione diretta. I piloti ANPAC possono dire quello che vogliono: per me quel discorso è chiuso. Tuttavia, vorrei capire meglio come e in quale direzione si vuole procedere. Vorrà dire che, non appena il Governo sarà pronto, terremo un'altra audizione, nella quale ci auguriamo che il Governo stesso ci possa dire con più

nettezza qual è la sua opinione. A quel punto, svolgeremo le nostre considerazioni.

GIANLUCA PINI. Signor presidente, non ribadirò le considerazioni del collega Pedrini, ma voglio sottolineare che il gruppo Lega Nord Padania le condivide pienamente.

A pagina 20 del «compitino» che il Ministro ci ha portato, si legge: «Le future iniziative del Governo, pertanto, dovranno essere tali da creare condizioni di contesto che rendano maggiormente appetibile l'operazione (...)». Quindi, in qualche modo, si pensa di cedere - nei confronti di chi sarà ancora interessato all'acquisizione di Alitalia - rispetto a condizioni che magari, come ricordavano prima i colleghi, il Parlamento aveva posto addirittura con una mozione.

Le pongo due questioni. La prima: non sarebbe il caso, visto che mutano le condizioni, di richiamare quei soggetti che, inizialmente, avevano espresso interesse e che sono stati scartati a seguito di una valutazione, a nostro avviso, abbastanza sommaria (mi auguro non per motivi politici)? Siamo a conoscenza del fatto che alcuni gruppi italiani, che possedevano tutti i requisiti richiesti dal Ministero, in realtà non sono stati neanche presi in considerazione.

La seconda questione riguarda il comportamento e le dichiarazioni di oggi del presidente di AP Holding, Carlo Toto, che sovvertono i principi di uno Stato di diritto. Questa persona, che è a capo di una *holding* che ha partecipato ad un bando di gara e che ha corso tutta la maratona fermandosi 15 metri prima dell'arrivo (il motivo ce lo dirà poi il Ministro, non spetta a me), si è permessa di dichiarare, oggi, che può ritornare in pista, ma alle sue condizioni. Mi auguro, almeno, che ci sia uno scatto di orgoglio da parte del Governo e che quest'ultimo estrometta persone di questo tipo, che cercano di lucrare sulla situazione drammatica del trasporto aereo italiano.

MARIO RICCI. Signor presidente, vorrei brevemente rivolgere alcune domande

al Ministro Padoa Schioppa, per capire bene come si possono sciogliere alcuni nodi aggravatisi nel corso della gara svolta per trovare il soggetto interessato a rilevare la quota di controllo di Alitalia.

Non mi soffermo su alcune considerazioni, che verrebbe la voglia di fare, ma che abbiamo già svolto in altre occasioni. Credo che sarebbe stato importante, innanzitutto, mettere alla testa di Alitalia, dopo la sostituzione di Cimoli, una figura professionale, un *manager* che avesse le qualità necessarie per tentare un rilancio industriale di questa azienda - come si dice - « decotta ». Invece, si è optato per una figura professionale tutta interna al mercato finanziario, qual è l'attuale presidente Libonati.

La nostra posizione è sempre stata estremamente chiara e precisa. Eravamo contrari a cedere il controllo di Alitalia, ma non perché siamo ideologicamente affezionati alla presenza pubblica. Stiamo parlando di un segmento particolare, di un pezzo importante dei trasporti del nostro Paese, e la conclusione della gara che è stata avviata a dicembre la dice lunga al riguardo. A meno che non si presumesse già che, con i paletti posti (livelli occupazionali, rilancio industriale, consolidamento della flotta), tutti dettati dal buonsenso, non si sarebbero realizzate le condizioni sufficienti per arrivare in fondo alla gara. Per cui, fallita la procedura competitiva, si sarebbe andati direttamente alla trattativa privata, venendo meno a un criterio di trasparenza con l'obiettivo di privilegiare operatori europei che sono stati spesso citati nelle cronache giornalistiche di questi mesi.

Vorrei porre al Ministro due questioni.

In primo luogo, dalla sua esposizione e dal materiale che ci ha consegnato, non si capisce se il Ministero dell'economia e delle finanze, quindi l'azionista pubblico, rimanga e - in caso di risposta affermativa - con quale dimensione. Del resto, una mozione del 6 dicembre 2006, che mi sembra sia stata approvata all'unanimità dal Parlamento, invitava il Ministero dell'economia e delle finanze, nonché il Governo, a mantenere non tanto una quota

azionaria di controllo, bensì quote azionarie pubbliche di significativa rilevanza (il 20 per cento).

Si tratta della prima occasione che abbiamo per porre questa domanda, anche se si è capito, nel corso di questi mesi, che la volontà del Governo e del Ministero era quella di cedere la quota del 49 per cento ancora detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze.

Vengo alla seconda domanda. Il Ministro ha accennato che, durante la gara, è stato presentato un piano industriale da parte del soggetto interessato ad acquisire il controllo di Alitalia. Non conosciamo, però, l'impostazione di questo piano industriale, soprattutto relativamente all'importante capitolo che riguarda i livelli occupazionali.

Vorremmo capire che cosa si intende per « ammortizzatori sociali ». Saremmo contrariati se, per ridurre l'organico dell'azienda e renderla appetibile ad un operatore europeo del settore, si intendesse scegliere la strada non solo degli esuberanti, ma anche delle mobilità lunghe e dei prepensionamenti, proprio in una fase in cui si è portata avanti e si è conclusa una trattativa - che noi giudichiamo negativamente - sull'età pensionabile nel nostro Paese.

Secondo noi - non certo per tornare alla gestione diretta di cui parlava il collega Attili -, sarebbe opportuno che l'azionista pubblico di controllo di Alitalia lanciasse e sperimentasse un vero piano industriale in grado di superare non tanto la crisi finanziaria (che è quella che conosciamo), quanto piuttosto gli aspetti negativi e i limiti industriali di un'azienda così importante, per poi alla fine compiere le dovute valutazioni e magari trovare sul mercato un diverso interesse, che non abbiamo trovato nel corso di questi mesi.

Almeno questa operazione dovremmo farla, pur rimanendo della convinzione che stiamo parlando di un segmento importantissimo del trasporto, di cui il pubblico non dovrebbe liberarsi tanto in fretta.

ANGELO MARIA SANZA. Signor presidente, il Ministro è persona troppo accorta e responsabile per sottovalutare questa vergogna nazionale, che reca un danno all'immagine del nostro Paese. Il Ministro gira per l'Europa e per il mondo portandosi dietro questa vergognosa « bandierina » che è rappresentata dall'Alitalia.

Come opposizione, devo denunciare, signor Ministro, una carenza gravissima nella gestione della vicenda Alitalia. Per la sua delicatezza, si sarebbe dovuto gestire tale vicenda in un modo completamente diverso da quello seguito dal Ministero. Sono costretto a ricordare una mia dichiarazione, resa proprio all'epoca della presentazione del bando di gara. Le feci gli auguri, signor Ministro, perché già da quel bando era facile prevedere, anche per una persona poco competente di *management* industriale come me (mi sarei dovuto fare aiutare dal suo validissimo sottosegretario per essere più puntuale), che sarebbe finita come sappiamo.

Se avrà modo di leggere quanto da me affermato in occasione del mio intervento al Senato, troverà le denunce che le anticipai a nome dell'opposizione. Adesso devo constatare, con misera soddisfazione, che una parte dell'attuale maggioranza conviene con quelle mie argomentazioni.

Signor Ministro, i problemi sono essenzialmente tre. Esiste un problema occupazionale, che è come una tegola che pende sull'intera operazione. Esiste, poi, un problema finanziario (chiamiamolo così). Come affermava poc'anzi il collega della Lega Nord Padania, è chiaro che, se uno degli interessati si ferma a 15 metri dal traguardo, è perché ha ipotizzato un percorso più conveniente. Facciamo attenzione, allora, che questa operazione non si trasformi in una svendita.

Infine, sarebbe il caso che, una volta per sempre, si facesse chiarezza — su iniziativa del Governo e degli enti locali — sulla questione Fiumicino-Malpensa, il cuore del problema che ha trascinato verso il basso le sorti di Alitalia.

Signor Ministro, credo che lei debba dedicare molto del suo tempo a questa vicenda. Ogni apertura di telegiornale, in

questi giorni, dedica più spazio ad Alitalia che alle vicende politiche italiane. Mi creda, siamo veramente al « rossore generalizzato », e ne va della dignità nazionale nei confronti del contesto internazionale.

MARIO LOVELLI. Signor presidente, ringrazio il Ministro per la chiarezza espositiva e per la trasparenza con cui si è presentato oggi alla nostra Commissione. D'altronde, ciò corrisponde all'iter che è stato seguito fin dal momento in cui abbiamo iniziato ad affrontare in sede parlamentare lo sviluppo di questa vicenda.

Vorrei ricordare a qualche collega, che ha parlato di Alitalia come di una vergogna nazionale o ha fatto riferimento a « compiti » che ci sono stati letti oggi, che, se ci troviamo a questo punto (il merito di questo Governo è di essersi assunto la responsabilità di affrontare decisamente la questione), ciò è dovuto al modo in cui si è lasciata andare la situazione negli anni precedenti. Mi riferisco all'instabilità manageriale fino all'ultima gestione Cimoli, che sappiamo come si è conclusa.

Quindi, ognuno si assuma le proprie responsabilità. Questo Governo si è assunto le proprie, e io credo che gliene debba essere dato atto, anche se l'esito della procedura di gara che è stata intrapresa, evidentemente, non è stato quello che auspicavamo. Sono emerse le criticità che avevamo tutti presenti fin dall'inizio (ancora una volta ricordate nel documento di oggi), ma è importante evidenziare che questa situazione oggi non sarebbe altrettanto chiara, se non avessimo seguito questa procedura. Probabilmente, ci saremmo trovati nelle stesse condizioni, ma il Ministero dell'economia e delle finanze e il Governo avrebbero potuto essere accusati di avere seguito un percorso non chiaro e trasparente come quello che è stata individuato.

In conclusione, ritengo che siano ancora valide le ragioni che hanno portato alla scelta di privatizzare la società. Quest'ultima ha bisogno il più rapidamente possibile, per ragioni evidenti che sono

state qui ricordate, di una svolta imprenditoriale e patrimoniale. Occorre che il consiglio di amministrazione, che attualmente gestisce la società e che svolgeva evidentemente una sorta di ruolo transitorio in vista della conclusione dell'operazione, assuma pienamente le redini della società. Se questo consiglio di amministrazione non è in grado di farlo, traiamone le necessarie valutazioni.

Da ultimo, credo che le procedure volte a chiudere la vicenda debbano essere eseguite, come è stato finora, con assoluta trasparenza e senza consentire ricatti a chicchessia. Devo ammettere di essere rimasto abbastanza sorpreso nel leggere sui giornali che esistono sedi istituzionali diverse dal Ministero dell'economia e delle finanze presso le quali chi ha partecipato alla gara si reca per esprimere osservazioni o illustrare le proprie condizioni. Penso che la sede opportuna per fare questo sia il Ministero dell'economia e delle finanze, così come le Commissioni parlamentari rappresentano la sede in cui, a livello parlamentare, si esercita un controllo sull'operato del Ministero e del Governo.

Ritengo che si debba lavorare, con chiarezza e trasparenza, al fine di accelerare l'iter, evitando (sarebbe l'esito peggiore) di arrivare ad una liquidazione che, a questo punto, porrebbe la società alla mercé dell'ultimo arrivato. Dobbiamo raggiungere un obiettivo diverso, e credo che il Governo debba impegnarsi perché ciò avvenga.

ANGELO BONELLI. Signor presidente, come già ricordato nel precedente intervento, la crisi di Alitalia non nasce in questi dodici mesi. Affermarlo sarebbe sciocco. Non considerare questo aspetto sarebbe un insulto all'intelligenza di chi rivolge queste accuse. Si tratta di una crisi che nasce da lontano ed occorre esserne ben consapevoli.

Pongo alcune domande, in maniera molto sintetica, al Ministro Padoa Schioppa.

Ogni giorno che passa, il valore di Alitalia diminuisce. In questo senso, il

tempo per arrivare alla soluzione della vicenda è determinante. Vorrei sapere, in primo luogo, se il Governo pensa di darsi una tempistica per la chiusura della procedura.

In secondo luogo, nelle risposte fornite dal Ministro, anche nella parte finale laddove vengono formulate delle eventuali ipotesi, si parla della possibilità che il Governo si faccia carico dell'impatto sociale dell'operazione. Se non sbaglio - riprendendo anche quanto sosteneva l'onorevole Ricci -, ciò significherebbe scaricare sul Governo i costi economici dell'operazione.

In terzo luogo, esiste il problema, più generale e complessivo, del piano industriale. È evidente che un rilancio occupazionale non può essere programmato e pianificato in assenza di un piano industriale. Una delle flotte più vecchie e vetuste, come quella che abbiamo, è incapace di renderci competitivi sul mercato del trasporto aereo. Vorrei sapere come il Governo intenda agire a tale riguardo.

Infine, vorrei porre non tanto la questione, già richiamata, di Fiumicino e Malpensa (anche se ritengo sia stato un errore strategico pensare di poter realizzare in Italia due *hub*, sebbene non si tratti di *hub* autentici, cosa che non ha assolutamente paragoni in altri contesti europei), quanto quella della quota. Nelle mozioni parlamentari non abbiamo mai parlato di totale cessione della quota. Ebbene, il Governo intende mantenere una parte di quota, oppure intende confermare la cessione totale della quota del pacchetto azionario?

SILVANO MOFFA. Signor Ministro, a nome del gruppo di Alleanza Nazionale, non posso nascondere la completa delusione per la sua relazione.

Ci aspettavamo alcune risposte molto chiare, invece ci troviamo ancora una volta di fronte a un'illustrazione di stampo universitario sulla situazione pregressa e sulla situazione attuale, ma non riusciamo ancora a cogliere con chiarezza quali sono le decisioni del Governo in materia. Eppure, nelle audizioni precedenti, proprio con lei, avevamo avuto modo di interlo-

quire in maniera abbastanza approfondita su alcune questioni rispetto alle quali, anche per un'obiettiva correttezza da parte sua, non vi era stata risposta.

Mi riferisco, in particolare, ad alcuni requisiti della gara, sui quali ci eravamo soffermati proprio all'inizio di questa lunga avventura per sollecitare una maggiore attenzione da parte del Governo. Già allora individuammo delle condizioni sulla base delle quali si sarebbe potuto prevedere quel finale che oggi andiamo a certificare.

In effetti, ci siamo trovati di fronte ad una «gara non gara» e, da un uomo esperto in materia quale è lei, è davvero sorprendente sentir dire che è rimasto sorpreso dalle decisioni dell'ultima ora e dell'ultimo tratto. È evidente che c'è qualcosa che non funziona in tutta questa vicenda. Il Governo ha rinunciato fin dall'inizio — lei stesso ne ha anche spiegato il motivo poc'anzi — a presentare un proprio piano industriale, cioè ha fatto esattamente l'opposto di quello che abbiamo chiesto fin dall'inizio. Lei sostiene che quella era una strada già percorsa in passato dallo Stato, che non ha dato risultati positivi. Ebbene, mi domando se lei abbia oggi la stessa opinione, a fronte della strada diversa che è stata percorsa e che ci pone dinanzi un panorama ancora più drammatico. Forse, proprio l'assenza di un piano industriale consente, oggi, di porre in essere azioni che, in qualche misura, sfuggono al controllo diretto da parte sua.

Se lei oggi ci viene a riferire che ancora esiste indecisione nel percorso procedurale, tra una trattativa privata e una nuova fase competitiva che — guarda caso — si potrà fare soltanto se si rivedranno quelle condizioni e quei requisiti che finora hanno portato alla scomparsa di qualunque soggetto concorrente, è evidente che c'è qualcosa che non funziona. Nel piano industriale sottoposto agli offerenti, in effetti, era compresa anche la questione occupazione.

Allora, se questo elemento era già stato parzialmente garantito, tanto che siamo arrivati all'ultimo tratto del percorso di

gara, mi domando cosa sia successo e perché mai è successo. Questa è la questione politica che ci preoccupa ancora di più. Non vorremmo che, mentre il Ministero dell'economia e delle finanze sta ancora decidendo quale debba essere la strada da perseguire — la trattativa privata o la nuova gara —, in altre sedi, come è stato detto anche da un illustre esponente della maggioranza, di fatto si stia procedendo con una sorta di trattativa privata. Non vorremmo che i soggetti che hanno già partecipato trovassero altre sponde per cercare di tornare ad essere protagonisti. In questo senso, avrebbe ragione il collega della Lega, che richiama l'attenzione sulle offerte fatte in passato da grandi compagnie che, guarda caso, sono venute meno prima ancora di entrare nel vivo della competizione.

Ecco perché sussiste una questione politica sulla quale bisogna fare chiarezza, signor Ministro. Lei, oggi, queste risposte non le ha date. Sarebbe stato meglio (glielo dico senza spirito provocatorio) che lei avesse detto che il Governo non era ancora nelle condizioni di dare una risposta, suggerendo magari il rinvio di questa audizione.

LAURA RAVETTO. Signor presidente, riprendendo quanto già evidenziato dai colleghi della Lega e di Alleanza Nazionale, vorrei in primo luogo chiedere al Ministro — visto che è il Ministero dell'economia e delle finanze a vendere — se ha avuto una reazione quando è venuto a sapere che l'amministratore delegato di una società quotata si è rivolto al Presidente della Camera, dichiarandosi favorevole all'acquisto purché fossero rimossi determinati paletti.

Pongo al Ministro una seconda questione. Lei ha giustamente enfatizzato l'importanza dei piani industriali di risanamento e rilancio: ritiene, però, che l'indebitamento sia un elemento da valutare da questo punto di vista? Nel caso di Air One (anche se non è di questo che ora stiamo parlando, è attuale l'incontro di ieri), si tratta di una compagnia molto più piccola; sappiamo che essa ha rivalutato le

partecipazioni e che l'amministratore delegato ha dichiarato candidamente che, se avesse acquistato, l'avrebbe fatto con un miliardo di euro preso a prestito.

Le chiedo se l'indebitamento possa essere considerato o meno un elemento di valutazione.

EMANUELE FIANO. Signor presidente, mi rivolgo al Ministro solo per sottolineare un argomento che hanno già trattato altri: la questione Malpensa-Fiumicino.

Ritengo che il Governo debba prendere a cuore tale questione, sulla quale ricordo che, nel dicembre dell'anno scorso, l'Unione si esprime all'unanimità approvando, alla Camera, una mozione di cui era primo firmatario il collega Attili. In quella mozione si chiedeva al Governo di sciogliere il dilemma del piano industriale, della prevalenza o meno di uno dei due *hub* (anche se, da un punto di vista europeo, Malpensa e Fiumicino non sarebbero ancora tali), sollecitando a compiere scelte in cui prevalesse una politica indirizzata non verso l'una o l'altra delle due localizzazioni, ma verso l'elaborazione di un piano industriale complessivo, in grado di promuovere il bene dell'azienda Alitalia.

Si tratta di una questione non solo tecnicamente, ma anche politicamente consistente, relativamente ai territori nei quali si situano Fiumicino e Malpensa. Penso che il Governo commetterebbe un errore politico, se esprimesse un giudizio puramente tecnico sulla prevalenza degli investimenti infrastrutturali sui due poli e non considerasse importante — lo dico pur essendo un sostenitore dell'investimento su Malpensa, ma comprendendo bene le ragioni politiche retrostanti — la questione di Fiumicino. Sarebbe un errore se non considerassimo il peso politico di queste scelte ai fini dello sviluppo di quei territori, vista la centralità di tali aeroporti.

Esprimo pertanto una preoccupazione per quanto riguarda la questione Malpensa-Fiumicino e mi auguro di trovare in lei un interlocutore attento.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica.

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Signor presidente, bisogna dire innanzitutto che l'Italia, per la sua dimensione e per il fatto di essere un Paese molto aperto al commercio internazionale e attraversato da enormi flussi di turismo, ha una potenzialità di traffico aereo enorme e, per definizione, non delocalizzabile: non c'è modo di andare a Roma, se non venendo a Roma. Non si può trasferire la produzione da qualche altra parte, come avviene per altri beni. È vero che per i grandi trasporti transcontinentali ci si può servire di aeroporti diversi da quelli italiani, limitando parte del trasporto di Alitalia, ma è altrettanto vero, per le dimensioni del nostro Paese, che lo spazio per i servizi transcontinentali è anch'esso cospicuo, sia per le persone, sia per le merci, sia per gli italiani, sia per i non italiani.

È quindi fuor di dubbio che la difficoltà di fronte alla quale ci troviamo è quella di trovare una coerenza fra quanto ho appena detto e il fatto che, apparentemente, questa procedura non si è conclusa positivamente, non essendo stato individuato un compratore.

Forse qualcuno di coloro che sono oggi intervenuti lo aveva capito subito. Non l'hanno capito subito, però, i partecipanti alla gara e in particolare chi ha partecipato fino agli ultimi 15 metri. Badate che partecipare a questa gara è stato di per sé un investimento costoso: non è che si partecipi gratuitamente. Ciascuno dei tre soggetti rimasti in lizza fino alle ultime settimane ha speso cifre molto cospicue per partecipare a questa gara. Evidentemente, non aveva capito quello che qualcuno degli intervenuti dice di aver capito subito, cioè che questa gara era destinata all'insuccesso. Se poi si vuole capire come mai, alla fine, nessuno è risultato aggiudicatario, si oscilla tra l'affermare che le condizioni erano troppo stringenti — e che quindi si trattava di condizioni impossibili — e il chiedere condizioni ulteriori.

Faccio notare che molti degli intervenuti hanno sostenuto — ho ascoltato e preso nota attentamente — che avremmo

dovuto porre ulteriori condizioni, come per esempio il fatto di essere noi a predisporre il piano industriale e a scegliere tra Fiumicino e Malpensa. Ma se non siamo riusciti a vendere senza porre tali condizioni, chi sarebbe stato disposto a comprare l'azienda per attuare il piano industriale fatto da noi, piuttosto che quello fatto da loro? Evidentemente nessuno.

Bisogna quindi stabilire se le condizioni poste erano insufficienti o se invece erano troppe. Io sono portato a dire che forse erano troppe, cioè che alcune di quelle condizioni, di quei vincoli non si dovevano porre. Sono certo, però, che se fossi venuto qui qualche mese fa, ponendo ancora meno condizioni di quelle che abbiamo posto, mi sarei sentito rimproverare da molti per aver ceduto questa società senza condizioni, senza chiedere nulla in cambio.

Una delle condizioni è quella relativa all'occupazione, che è, evidentemente, una condizione delicatissima: non possiamo pubblicare i piani industriali che abbiamo ricevuto, che sono materia riservata, di proprietà di coloro che ce li hanno presentati, come è logico che sia. Spetterà a loro, eventualmente, scegliere se renderli noti o meno. È facile immaginare, giacché nel mese di maggio abbiamo preso impegni sulla gestione delle ricadute sociali dell'attuazione di eventuali piani industriali, che questi ultimi comprendano anche un intervento sull'occupazione. Ci siamo tenuti sul limite: molti di coloro che hanno seguito questo dibattito avrebbero voluto che ponessimo condizioni ancora più stringenti sull'occupazione.

Quindi, con un piano industriale, con una condizione stringente sull'occupazione nonché con la scelta tra Fiumicino e Malpensa, la gara sarebbe finita il 5 gennaio, quando noi avevamo pubblicato il bando il 29 dicembre (*Commenti del deputato Sanza*). Certo, se si chiedeva qualcosa di impossibile, non conveniva nemmeno cominciare!

ANGELO MARIA SANZA. Dopo sette mesi siamo nella stessa situazione!

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Apprezzo molto la sua battuta.

PRESIDENTE. Onorevole Sanza, la prego, consentiamo al Ministro di concludere la sua replica.

ANGELO MARIA SANZA. Il Ministro ironizza inutilmente: l'ironia verso sé stesso invece va bene, l'accettiamo. Se la deve prendere con il Governo!

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Constato la presenza di due ordini di considerazioni, che non sono coerenti tra loro. Da un lato, si sostiene che questa era una gara impossibile, a cui nessuno avrebbe partecipato, considerazione, questa, smentita dai fatti...

ANGELO MARIA SANZA. I fatti dicono diversamente!

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Dall'altro lato, si afferma che questa avrebbe dovuto essere una gara con ostacoli molto più alti e che, se fosse stata fatta in questo modo, qualcuno sarebbe arrivato in fondo. Io penso che bisogna decidere fra questi due ordini di critica.

ANGELO MARIA SANZA. Lo deve decidere il Governo, non certo noi! Il Ministro ci sta prendendo in giro! Presidente, lei sa che io sono una persona corretta, ma il Ministro ha superato ogni limite (*Commenti del deputato Mario Ricci*). Questo è un Governo di estrema sinistra che segue la linea di Ricci (*Il deputato Sanza abbandona l'aula della Commissione*)!

TOMMASO PADOA SCHIOPPA, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Io ho detto tutto e ho concluso la mia introduzione, come concludo questa replica, con

l'affermazione che la via del ritorno alla gestione da parte dell'azionista di maggioranza, a nostro giudizio, non è quella da seguire. Il ritorno a tale gestione significherebbe essere noi a fare un piano industriale. La società in quanto tale avrà degli adempimenti da svolgere, non il Governo.

Faremo il possibile perché questo processo di cessione del controllo vada a buon fine e trarremo una lezione da questa esperienza, in cui si è visto che alcune delle condizioni da noi giudicate irrinunciabili andranno riconsiderate, poiché il complesso delle condizioni si è rivelato troppo stringente. Ciò implica andare nella direzione dell'abbassamento degli ostacoli, non del loro innalzamento. Questo è quello che stiamo studiando in questo momento.

Vi ho presentato la fotografia della situazione e sono pronto a riferire, quando loro vorranno, sui successivi sviluppi.

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor Ministro, la cui esposizione ha rappresentato fondamentalmente un'informativa. Questa Commissione, come è nella sua tradizione, presterà attenzione agli sviluppi della situazione e, quando lo riterrà opportuno, le chiederà nuovamente di riferire in merito. Stiamo seguendo con angoscia questa vicenda e continueremo a farlo, con il massimo della collaborazione.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,30.

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

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa
l'11 settembre 2007.*

PAGINA BIANCA

€ 0,60



15STC0005400