

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

D.L. 80/2008: Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo. C. 1094 Governo, approvato dal Senato (<i>Esame e rinvio</i>)	28
---	----

SEDE REFERENTE

Martedì 27 maggio 2008. — Presidenza del presidente Mario VALDUCCI. — Intervengono il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino e il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, Nicola Cosentino.

La seduta comincia alle 9.35.

D.L. 80/2008: Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

C. 1094 Governo, approvato dal Senato.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Mario VALDUCCI (PdL), *presidente e relatore*, avverte che è stato richiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Ricorda preliminarmente che, a seguito della riunione della Conferenza dei presidenti di gruppo del 22 maggio 2008, il Presidente della Camera si è riservato di inserire all'ordine del giorno della setti-

mana in corso il presente disegno di legge in esame, ove questa Commissione ne abbia concluso l'esame referente.

Procede quindi allo svolgimento della relazione introduttiva sul provvedimento in titolo, approvato senza modifiche dal Senato, facendo presente che lo stesso intende fare fronte all'immediato fabbisogno di liquidità della Società Alitalia, garantendo in tal modo la continuità del servizio pubblico di trasporto aereo che tale società deve assicurare. La misura si colloca nel quadro della difficile situazione finanziaria di Alitalia, che, come è noto, è stata nei mesi scorsi al centro di una procedura di privatizzazione, mediante cessione della quota detenuta dal Ministero dell'economia. Tale procedura si è tuttavia interrotta nel mese di aprile, a seguito della decisione del gruppo Air France-KLM di ritirarsi dalla trattativa. L'intervento adottato con il decreto in esame si configura come un prestito a breve termine, che, secondo quanto affermato nella relazione di accompagnamento del Governo, non comporta effetti sui saldi di finanza pubblica, né variazioni di bilancio. L'articolo 1 del decreto dispone, al comma 1, l'erogazione di una somma pari a 300 milioni di euro in favore di Alitalia S.p.a., per consentire alla compagnia di far fronte ai propri pressanti fabbisogni di

liquidità. L'importo viene prelevato dalla contabilità speciale 1201, utilizzata per la gestione del Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica. Ai sensi del comma 2, tale somma dovrà essere rimborsata entro il trentesimo giorno dalla cessione della quota del capitale di Alitalia da parte del Ministero dell'economia, ovvero entro il termine massimo del 31 dicembre 2008. A tali fini, si prevede l'applicazione dei tassi di interesse adottati dalla Commissione europea. Il comma 3 prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto legge, e quindi dal 24 aprile 2008, gli atti e pagamenti posti in essere da Alitalia S.p.a. sono equiparati a quelli indicati dall'articolo 67, terzo comma, lettera *d*), del regio decreto n. 267 del 1942, recante «Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa». Tale norma prevede, in particolare, che, in relazione a imprenditori dei quali sia stato dichiarato il fallimento, non siano soggetti all'azione revocatoria gli atti, i pagamenti e le garanzie concesse su beni del debitore, purché posti in essere in esecuzione di un piano che appaia idoneo a consentire il risanamento della esposizione debitoria dell'impresa e ad assicurare il riequilibrio della sua situazione finanziaria e la cui ragionevolezza sia attestata da un professionista iscritto nel registro dei revisori contabili e che abbia i requisiti previsti dall'articolo 28, lettere *a*) e *b*) ai sensi dell'articolo 2501-*bis*, quarto comma, del codice civile. Ricorda poi gli altri interventi governativi erano già adottati in passato in favore di Alitalia, a partire dall'aiuto, pari a 2.750 miliardi di lire, concesso per la ristrutturazione dell'azienda, che la Commissione europea considerò compatibile con la normativa comunitaria (decisione n. 1997/789/CE del 15 luglio 1997). La concessione di tale aiuto risultava collegata ad un piano di ristrutturazione finalizzato al ripristino dell'equilibrio economico-finanziario di Alitalia nel periodo 1997-2000. La situazione di difficoltà finanziaria della compagnia di bandiera, anche a seguito degli

effetti sul mercato degli eventi dell'11 settembre 2001, rese poi necessario un ulteriore intervento del Governo, concretizzatosi con il decreto legge n. 159 del 2004, che autorizzava il Ministro dell'economia e delle finanze a concedere la garanzia dello Stato su finanziamenti assunti da Alitalia per un importo complessivamente non superiore in linea capitale a 400 milioni di euro. Anche in questo caso, la Commissione europea, in data 20 luglio 2004, ritenne compatibile con la normativa comunitaria la concessione di tale garanzia. In tale occasione, la Commissione prese atto degli impegni assunti dalle autorità italiane a ridurre, al massimo entro dodici mesi dalla concessione della garanzia, la partecipazione dello Stato al capitale di Alitalia ad una quota di minoranza, nonché ad adottare un piano di ristrutturazione della società che non comportasse alcun aiuto di Stato.

Quanto, poi, all'organizzazione dei lavori della Commissione, fa presente che la discussione di carattere generale sul provvedimento potrà proseguire anche nell'odierna seduta, già convocata per le ore 14. La scadenza per la presentazione degli emendamenti, se non vi sono particolari esigenze manifestate dai gruppi, potrebbe essere altresì fissata per il tardo pomeriggio e la Commissione tornerebbe a riunirsi nella seduta pomeridiana di domani, mercoledì 28 maggio, per esaminare i pareri resi dalle Commissioni competenti in sede consultiva e, quindi, se vi sono le condizioni, per lo svolgimento delle dichiarazioni di voto finali e la votazione del mandato al relatore a riferire in Assemblea. Nel ringraziare, infine, il Sottosegretario per le infrastrutture e i trasporti, Bartolomeo Giachino, per la presenza nell'odierna seduta, fa presente di avere comunque avviato contatti con il Governo affinché la Commissione possa procedere, nei prossimi giorni, anche ad un'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze sugli sviluppi della situazione dell'azienda.

Mario LOVELLI (PD) chiede al rappresentante del Governo un chiarimento in ordine ad un articolo pubblicato in data

odierna su *Il sole 24 ore*, nel quale si fa presente che il consiglio di amministrazione di Alitalia sarebbe stato costretto a sospendere l'approvazione del bilancio 2007 perché non ha ancora visto la luce il decreto-legge approvato il 21 maggio dal Consiglio dei ministri che avrebbe dovuto trasformare in patrimonio il prestito-ponte concesso invece con il provvedimento in esame. È pertanto necessario che, prima di procedere ad un approfondimento di questo decreto-legge, il Governo, e in particolare un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, fornisca chiarimenti sulla vicenda. Intende infine precisare, rispetto alla relazione introduttiva, che l'interruzione della procedura di privatizzazione di Alitalia è stata soprattutto conseguente ad un intervento dell'allora *leader* dell'opposizione, Silvio Berlusconi che, nel mese di aprile 2008, auspicò a più riprese la sospensione delle trattative con il gruppo Air France-KLM, nel presupposto dell'ingresso di una nuova cordata di imprenditori.

Angelo COMPAGNON (UdC) condivide le preoccupazioni del deputato Lovelli e ritiene quindi opportuno un tempestivo chiarimento da parte di un rappresentante del Ministero dell'economia circa l'effettiva intenzione del Governo di trasformare in patrimonio il prestito-ponte di 300 milioni di euro concesso ad Alitalia. Si riserva quindi di intervenire successivamente nel merito del provvedimento in titolo.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) concorda anch'egli sulla necessità di procedere a tale chiarimento, anche al fine di comprendere se l'eventuale destinazione al patrimonio dell'azienda del prestito-ponte sarà disposta con altro provvedimento. Ove venga fatta preliminarmente chiarezza su tale questione, la sua parte politica non avrebbe difficoltà a procedere ad un rapido esame del provvedimento in titolo, ritenendo irrinunciabile un tempestivo intervento volto a dare soluzione alla questione della compagnia di bandiera, anche al fine di liberar la sua attività gestionale dalle decisioni partitiche.

Sandro BIASOTTI (PdL), nel condividere i contenuti della relazione illustrativa svolta dal presidente, ritiene che sia effettivamente opportuno che il Governo fornisca chiarimenti in ordine all'effettiva intenzione di destinare i 300 milioni di euro al patrimonio di Alitalia.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, fa presente di avere richiesto al Governo che nell'odierna seduta pomeridiana, convocata alle ore 14, sia presente un rappresentante del Ministero dell'economia e delle finanze, anche al fine di ottenere risposta alle richieste di precisazione testé formulate.

Il sottosegretario Bartolomeo GIACHINO, per quanto di competenza del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, fa presente l'esigenza di esaminare ogni opportunità per dare una soluzione alla questione Alitalia che sia in grado di tenere conto delle necessità del Paese, anche sotto il profilo del recupero di quote di mercato nel trasporto delle merci, ma, soprattutto, ai fini del rafforzamento degli afflussi turistici, come prospettato dallo stesso Presidente del Consiglio.

Mario VALDUCCI, *presidente e relatore*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia quindi il seguito dell'esame alla seduta già convocata per oggi alle ore 14.

La seduta, sospesa alle 9.55, è ripresa alle 14.10.

Mario VALDUCCI (PdL) *presidente e relatore*, avverte che è stato richiesto che la pubblicità dei lavori sia assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso. Non essendovi obiezioni, ne dispone l'attivazione.

Il sottosegretario Nicola COSENTINO fa presente che nell'ambito del decreto-legge recante « Misure urgenti per aumentare il potere di acquisto delle famiglie e lo sviluppo », in corso di pubblicazione, è stata inserita una norma volta a salvaguardare la continuità aziendale dell'Ali-

talia provvedendo a fornire alla stessa i mezzi finanziari e patrimoniali necessari a verificare le possibili soluzioni alternative per il risanamento della società ed escludendo ogni ricorso ad ipotesi di liquidazioni e di applicazione di procedure concorsuali. Tale norma prevede che le somme erogate all'Alitalia ai sensi dell'articolo 1 del decreto-legge in argomento, vengano utilizzate per far fronte alle perdite che comportino una riduzione del capitale delle riserve al di sotto del livello minimo legale. A tal fine viene erogato l'importo di 300 milioni di euro quale apporto al capitale sociale per il ripiano di perdite con pari effetto sull'indebitamento netto della pubblica amministrazione per l'anno 2008. La nuova previsione normativa e la scelta di inserirla nell'emanando decreto-legge discende in particolare dalla necessità e urgenza connesse con l'aggravarsi della situazione finanziaria dell'Alitalia, manifestata nelle informazioni rese al mercato e, in particolare, nel resoconto intermedio sulla gestione al 31 marzo 2008, comunicato al pubblico il 13 maggio 2008. Tale norma è resa necessaria per l'approvazione del bilancio dell'azienda al fine di evitare che per il terzo anno consecutivo venga approvato il bilancio in perdita con ricadute sugli organi societari e di scongiurare inoltre ipotesi di liquidazione o di applicazione di procedure concorsuali, che determinerebbero un depauperamento delle attività dello Stato in Alitalia – con effetti negativi anche sugli interessi dei terzi azionisti e obbligazionisti – e, dall'altro, potrebbero compromettere il ruolo della Compagnia quale vettore che maggiormente assicura il servizio pubblico di trasporto aereo nei collegamenti tra il territorio nazionale e i Paesi non appartenenti all'Unione europea, nonché nei collegamenti di adduzione sulle citate rotte del traffico passeggeri e merci dai e ai bacini di utenza regionali. Fa presente quindi che il consiglio di amministrazione è in attesa della pubblicazione di tale norma per l'approvazione del bilancio. Le risorse individuate per la copertura finanziaria utilizzata della norma sopracitata tengono conto anche delle osservazioni

svolte dalla V Commissione (Bilancio) della Camera dei deputati. La copertura finanziaria utilizzata per l'erogazione dei 300 milioni di euro è stata compensata con la riduzione delle autorizzazioni di spesa di cui all'articolo 1, comma 841, della legge finanziaria 2007 (Fondo per la competitività e lo sviluppo per 205 milioni di euro) e del comma 847 del medesimo articolo (Fondo per la finanza di impresa per 10 milioni di euro). Per la parte restante (10 milioni di euro) è stato ridotto il Fondo speciale di parte corrente (Tabella A della legge finanziaria per l'anno 2008). Tale erogazione viene versata alla contabilità speciale 1201, per reintegrare sulla stessa contabilità l'importo già erogato ai sensi dell'articolo 1, comma 1, del decreto-legge n. 80 del 2008.

Aurelio Salvatore MISITI (IdV) ringrazia il sottosegretario Cosentino per i chiarimenti forniti in ordine alla disposizione che sarà contenuta nel decreto-legge di prossima pubblicazione. Conferma quindi la volontà della sua parte politica circa la sollecita approvazione del provvedimento di urgenza in esame, cogliendo comunque l'occasione per segnalare al Governo che il piano industriale predisposto da Alitalia nel corso della gestione del presidente Prato, poi fatto proprio, con alcune modificazioni anche dal gruppo Air France-KLM, prevede tuttora che, per molte tratte internazionali, i passeggeri in partenza da scali italiani facciano tappa all'aeroporto di Parigi Charles de Gaulle. In cambio, Air France avrebbe dovuto sostenere l'operazione apportando capitale per 4 miliardi di euro. La rottura delle trattative per la privatizzazione di Alitalia ha quindi comportato il paradosso che il gruppo Air France-KLM ha effettivamente beneficiato dell'esecuzione del predetto accordo, in quanto i passeggeri in partenza da scali italiani transitano per l'aeroporto parigino, ma gratuitamente. Allora il Governo, in qualità di azionista, deve adoperarsi affinché questo accordo così svantaggioso possa proseguire senza alcuna contropartita in favore di Alitalia. Il Ministero dell'economia e delle finanze non può infatti inter-

venire solo sul piano finanziario, sotto forma di prestito o, come si è detto, di apporto al capitale sociale, ma deve interessarsi in modo concreto anche ai profili gestionali dell'azienda, soprattutto sul piano della sproporzione tra numero di dirigenti e personale operativo, atteso che, altrimenti, i 300 milioni di euro di cui al decreto-legge in esame non saranno certamente sufficienti ad evitare la messa in liquidazione dell'azienda.

Mario LOVELLI (PD) non può nascondere che, anche dopo l'intervento del sottosegretario all'economia e alle finanze, le sue perplessità sulla più recente gestione della vicenda Alitalia non sono state fugate. Al di là di una campagna elettorale del Popolo della libertà, che ha fatto svanire anche l'unica effettiva possibilità di vendita dell'azienda al gruppo Air France-KLM, la situazione si è da ultimo aggravata, in quanto ad una procedura di privatizzazione chiara e trasparente messa in campo dal precedente Governo si è ora sostituita l'attività di un consulente del Presidente del Consiglio, il dottor Bruno Ermolli, al quale, tuttavia, l'Alitalia non ha fornito la documentazione per lo svolgimento della *due diligence*, in quanto trattasi di materiale riservato che può essere messo a disposizione solo di in presenza di una trattativa effettivamente avviata. Occorre, pertanto, che il Governo chiarisca a che titolo stia svolgendo tale attività il predetto consulente e, quindi, se sia stato all'uopo formalmente incaricato dalla Presidenza del Consiglio. Quanto poi alla disposizione che sarà introdotta nel decreto-legge di prossima pubblicazione, è altresì importante comprendere se la trasformazione del prestito da restituire a tassi di mercato in un apporto al capitale sociale dell'azienda comporterà l'incompatibilità di tale operazione con la normativa comunitaria per gli aiuti di Stato. Da ultimo, la sua parte politica intende altresì conoscere quali sono gli intendimenti del Governo sul ruolo di Malpensa, e si riserva comunque di votare favorevolmente sul provvedimento in esame solo dopo avere ricevuto i chiarimenti richiesti.

Silvia VELO (PD) ricorda come il precedente Governo avesse finalmente inteso affrontare la questione della privatizzazione di Alitalia, adottando procedure trasparenti e individuando, da ultimo, un soggetto industriale effettivamente interessato all'acquisizione della compagnia di bandiera. Tale soluzione è stata poi inopinatamente bloccata a causa di un irresponsabile atteggiamento dell'allora *leader* dell'opposizione che, nel corso della campagna elettorale, ha manifestato l'intenzione di affrontare la questione in spregio alle regole del libero mercato, procedendo quindi alla privatizzazione non a seguito di apposite procedure di gara, ma attraverso il ricorso a relazioni interpersonali con gli eventuali soggetti interessati. Comunque, quello che è più grave è che finora non si è fatta avanti alcuna « cordata » e, nello stesso tempo, non è stata messa in cantiere una procedura alternativa a quella seguita dal precedente esecutivo. Ribadisce, infine, la richiesta del suo gruppo di procedere ad un'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, eventualmente da svolgere anche congiuntamente con la V Commissione (Bilancio), sugli sviluppi della vicenda Alitalia.

Luca Giorgio BARBARESCHI (Pdl) fa presente che in questi ultimi anni il Governo, in qualità di azionista, è stato in più occasioni costretto ad adottare interventi finanziari di sostegno in favore della compagnia di bandiera. Ritiene tuttavia che sia oggi giunto il momento di affrontare soprattutto il nodo della gestione che, allo stato, comporta rilevanti perdite. Sotto questo profilo, occorre elaborare una risposta allo sviluppo della concorrenza operata dai vettori *low cost*, così come si deve tenere conto dell'andamento dei flussi turistici da e per l'estero, che sono più numerosi in entrata che in uscita. Occorre a suo avviso evitare il rischio che Alitalia possa perdere ulteriori quote di mercato, e non soltanto a vantaggio delle compagnie di bandiera del nord Europa, ma anche rispetto agli altri paesi del Mediterraneo, che si stanno avvantaggiando anche nel settore della navigazione marittima. Le difficoltà sono per-

tanto tali da richiedere l'adozione di scelte gestionali molto nette da parte della *governance* di Alitalia, per il cui successo sarà importante un atteggiamento responsabile da parte sia dell'opposizione che dei sindacati.

Alessandro MONTAGNOLI (LNP) ritiene preliminarmente che la strategia del Governo sulla questione Alitalia debba essere inserita in un quadro di interventi in cui devono ritenersi prioritari sia lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa che la prosecuzione della liberalizzazione del trasporto aereo. Quanto ai problemi gestionali della compagnia di bandiera, non è possibile continuare ad ignorare il tema degli eccessivi costi sostenuti dall'azienda per spese di personale, a fronte di altri importanti vettori comunitari che, anche al costo di scelte impopolari, hanno avuto la forza e la lungimiranza di affrontare la questione in modo strutturale.

Settimo NIZZI (PdL) ritiene anch'egli che il Governo, in qualità di azionista principale dell'azienda, debba farsi carico di promuovere iniziative gestionali relative sia al parco macchine di Alitalia che al

costo del lavoro, soprattutto per quanto riguarda gli incarichi dirigenziali.

Mario VALDUCCI (PdL) *presidente e relatore*, ringrazia tutti gli intervenuti e ricorda di avere già assunto l'impegno a procedere, nei prossimi giorni, ad un'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, e eventualmente anche del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sugli sviluppi della vicenda Alitalia. Quanto poi alla disposizione che sarà introdotta nel decreto-legge di prossima pubblicazione, ritiene che la stessa potrà formare oggetto di approfondimento da parte della Commissione allorché tale provvedimento sarà pubblicato e presentato al Parlamento. Ciò induce a ritenere che l'esame del provvedimento in titolo, che è esclusivamente relativo alla concessione del prestito-ponte, possa proseguire. A tale fine, avverte che il termine per la presentazione degli emendamenti è fissato a domani, mercoledì 28 maggio 2008, alle ore 9. Nessun altro chiedendo di intervenire rinvia il seguito dell'esame alla seduta di domani, già convocata per le ore 14.

La seduta termina alle 14.45.