

paese possiamo assumerci la responsabilità, come faremo con questo decreto-legge (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pagliarini. Ne ha facoltà.

GIANCARLO PAGLIARINI. Signor Presidente, colleghi, voi sapete che la garanzia dello Stato viene concessa per un tempo breve, per il tempo necessario a consentire la definizione e la successiva realizzazione da parte della società di un piano industriale di ristrutturazione e di rilancio. Questo perché, oggi come oggi, come ha detto l'ingegner Cimoli in audizione, il gruppo non ha alcuna capacità di credito. Dunque, il gruppo non è in grado oggi di far fronte ai suoi impegni e dovrebbe portare i libri in tribunale.

In assenza di prospettive, cioè in assenza di un piano industriale di ristrutturazione e di rilancio, questa garanzia di 400 milioni che stiamo dando assumerebbe il significato di soldi buttati dalla finestra, assumerebbe il significato di un vero e proprio danno erariale. Infatti, tra sei mesi, il gruppo sarebbe nella stessa situazione di oggi.

Prima ho sentito Pasetto, purtroppo, che ha parlato di posizione pregiudiziale della Lega Nord Federazione Padana, di una posizione irresponsabile; bene, io adesso cerco di rappresentare ai colleghi di maggioranza e di opposizione, in sintesi, la situazione di Alitalia, in modo che poi ognuno possa votare in maniera responsabile e consapevole.

Comincio prendendo la relazione di certificazione sul bilancio consolidato. Dobbiamo sempre parlare del bilancio consolidato, perché Alitalia controlla altre società (si può far fare utili e perdite a chi si vuole, quindi dobbiamo guardare il consolidato). C'è scritto che il bilancio consolidato riporta significative perdite di esercizio — quindi perdite grosse — e un notevole incremento dei debiti a breve, a medio e a lungo termine (proprio una tragedia!). Le perdite sono riferite — di-

cono i revisori — prevalentemente al bilancio della capogruppo Alitalia Spa e, per questa società, il negativo andamento economico poi è proseguito anche nei primi mesi dell'esercizio in corso e, quindi — attenzione! —, gli amministratori, come riferito in una nota al bilancio, hanno annunciato un piano di risanamento finalizzato a un tempestivo riequilibrio della gestione. Quindi, è necessario un tempestivo riequilibrio della gestione! Piccolo particolare, colleghi: la relazione che vi ho letto è la relazione di certificazione sul bilancio consolidato al 31 dicembre 1993 (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: « Olé! »*)! Non è quella di quest'anno, ma quella di dieci anni fa! Dieci anni fa la situazione era drammatica e, secondo quanto riferito dai revisori, gli amministratori avevano detto di non preoccuparsi perché avevano preparato un piano di risanamento in modo da rimettere la situazione a posto in quattro e quattr'otto. Questo avveniva nel 1993. Notate che poco tempo prima lo Stato aveva preso dalle tasche degli italiani 292 milioni di euro e li aveva dati al gruppo per coprire le perdite. Allora, nonostante gli avessero dato i 292 milioni per coprire le perdite, nel 1993 la situazione era drammatica, anche se si diceva che c'era il piano di ristrutturazione. Benissimo! Era il 1993. Andiamo a vedere che cosa è successo nel 1994. Nel 1994 Alitalia ha perso « solo » 192 milioni di euro (ed è una bella cifra anche questa!), ci sono ancora dei problemi e i revisori dicono, nella relazione per il 1994, che gli amministratori hanno illustrato i fondamenti su cui si basa un prospettato riassetto della capogruppo. Quindi, nel 1993 c'era un piano di ristrutturazione, che non è andato a buon fine (probabilmente perché i sindacati lo hanno bloccato, non lo so); però non è un problema, perché nel 1994 ve ne è un altro, che, secondo quanto detto, si basa sulla necessità di una ricapitalizzazione della capogruppo, al fine di un definitivo assestamento della sua situazione. E questo era il 1994.

Lo dico anche perché prima ho sentito il collega Pasetto dire che è colpa del

centrodestra perché in quel momento andava tutto bene. Te lo anticipo: andava tutto bene perché in pochi anni gli amministratori hanno fatto entrare, prelevandoli dalle tasche degli italiani, sapete quanto? Sapete quanto abbiamo dato all'Alitalia per coprire le perdite? Abbiamo dato 3.092 milioni di euro in pochi anni (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: « Olé ! »*)! Ben 3.092 milioni di euro! Ci credo, Pasetto, che andava bene! Gli abbiamo dato quasi una legge finanziaria! Te lo credo! Però glieli abbiamo dati per coprire le perdite, questo è il problema!

Dico queste cose perché, vedendo com'è andata la storia, vorrei che nel provvedimento in esame vi fosse qualcosa di più stringente riguardo a questo piano di ristrutturazione. Mi sono letto veramente tutti i bilanci per voi, onorevoli colleghi — per la destra e per la sinistra —, per cercare di fare qualcosa di serio, perché non è possibile che tutti gli anni gli amministratori di Alitalia vadano in perdita, tutti gli anni gli vengano dati i quattrini e tutti gli anni il piano industriale salti per aria perché i sindacati non lo accettano; e adesso siamo ancora qui, a dargliene altri, sulla base di un piano che nessuno ha ancora visto e che non si sa se sarà accettato dai sindacati! Voi capite che potremmo anche avere qualche problema al riguardo!

Ciò per quanto riguarda il 1994. Nel 1995, invece, Alitalia perde relativamente poco: 47 milioni di euro. I revisori contabili affermano che non c'è più la possibilità di andare avanti, perché non vi sono prospettive, ed ecco che nel bilancio si riporta — cito la relazione dei revisori — che le cose vanno male, l'indebitamento finanziario consolidato è arrivato a 3.313 miliardi di vecchie lire, ma la gestione ha perso poco, perché ha beneficiato di operazioni straordinarie. I primi mesi del nuovo esercizio vanno male, ma il bilancio è stato preparato nel presupposto della continuità aziendale, perché gli amministratori della società capogruppo avevano varato un nuovo piano di ristrutturazione e di successivo sviluppo: questo per quanto

riguarda l'anno 1995 (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: « Olé ! »*).

Andiamo avanti. Cosa succede nel 1996? Nel 1996 Alitalia perde 625 milioni di euro nel bilancio consolidato (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: « Olé ! »*). Però, per coprire le perdite, ecco che la Repubblica italiana gli dà 516 milioni di euro di aumento di capitale. Avete capito? Si tratta di un problema serio, e non vorrei essere coinvolto in una fattispecie di danno erariale, perché se abbiamo l'evidenza che i piani aziendali saltano sempre per aria, poiché i sindacati li contestano, dando ad Alitalia questi soldi, senza controllare il piano aziendale e senza essere sicuri che i sindacati siano d'accordo, procuriamo un danno erariale!

Ora, noi siamo parlamentari, e forse siamo coperti sotto questo punto di vista, ma quando ho fatto queste affermazioni a Cimoli, in sede di audizione, l'ho visto un pochino sconvolto, ed infatti l'ingegner Cimoli ha affermato che non toccheranno una lira fino a quando i sindacati non avranno approvato il piano aziendale. Ciò mi sembra giusto, e pertanto dovremmo inserirlo nel testo del decreto-legge: non dobbiamo concedere una lira di garanzia finché i sindacati non hanno approvato il piano, perché altrimenti abbiamo dei problemi molto grossi, signori (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)! Queste non sono ideologie perché, purtroppo, sono le carte a dirlo!

Stavo parlando del 1996, un anno in cui si è registrata una perdita enorme; tuttavia, anche per il 1996, nella relazione di certificazione c'è scritto che le cose vanno male, però il bilancio consolidato è stato predisposto applicando criteri valutativi che presuppongono la continuità aziendale, e per garantire tale presupposto gli amministratori hanno elaborato un piano di ristrutturazione e di successivo sviluppo: alè (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: « Alé ! »*)!

Ciò si è ripetuto tutti gli anni, e noi siamo qui ad affermare che, dal momento che predispongono un piano, diamo loro dei soldi! Ragazzi, lo presentano tutti gli anni un piano di ristrutturazione, scusateci! Ma qualcuno si è preso la briga di andare a leggere i bilanci consolidati e le relazioni dei revisori?

Siamo arrivati al 1997. Sembra che tale anno sia andato bene. Mi spiego meglio: nel 1997 c'è stato comunque un aumento di capitale di 516 milioni di euro (si tratta dei soliti mille miliardi di vecchie lire che si danno all'Alitalia ogni anno), però escono in utile! Qualcuno potrebbe dire: che bravi, sono uscite in utile! Tuttavia i revisori, che devono dare il quadro fedele della situazione, nella relazione specificano il motivo per cui viene fuori tale utile. Infatti, essi hanno affermato che alla formazione del risultato hanno contribuito proventi straordinari, relativi principalmente all'adeguamento del prezzo di cessione della partecipazione nella società Aeroporti di Roma, alla vendita di un'altra partecipazione nella società Galileo e a 700 prepensionamenti. Si tratta di 700 prepensionamenti che stiamo pagando ancora noi, colleghi: capite?

Arriviamo così al 1998, alè! Nel 1998 vi è stato un altro aumento di capitale, questa volta di 680 milioni di euro (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: «Olè!»*)! Lo capite che, in queste condizioni, io sarei un fenomeno? Altro che Bill Gates, se tutti gli anni qualcuno mi concede un aumento di capitale così! Bill Gates sarebbe nessuno rispetto a Pagliarini, se tutti gli anni qualcuno mi desse tutti questi quattrini: ce ne rendiamo conto?

Saltiamo il 1999 e passiamo al 2000: cosa succede in quell'anno? Nel 2000 Alitalia perde 256 milioni di euro (*I deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana gridano: «Olè!»*)! Però, per quanto concerne il 2000, occorre considerare anche un altro elemento.

Questo per far capire come sia drammatica la situazione, non da oggi — come ha affermato il collega Pasetto —, ma da anni.

Nel 2000, i revisori affermano che, nel corso del secondo semestre dell'esercizio, la società capogruppo, l'Alitalia, ha venduto 20 aeroplani MD 80 e, contestualmente, li ha presi in locazione, ottenendo così una plusvalenza di 317 miliardi, che sono stati contabilizzati bene, perché 304 sono stati differiti sul periodo dell'affitto mentre 317 di *cash* sono stati utilizzati subito, per pagare gli stipendi.

MAURO AGOSTINI. Quello che fa Siniscalco!

GIANCARLO PAGLIARINI. Non me ne parlare, che mi metto piangere!

Nel 2001 — signori, state seduti — Alitalia perde 907 milioni di euro (*Dai banchi dei deputati del gruppo Lega Nord Federazione Padana si grida: Olè!*) e ne ricava 258 come aumento di capitale. Che succede nel 2001? Vi è la società capogruppo che ha avviato un rilevante processo di ristrutturazione. Tale processo prevedeva anche incentivi al personale per il pensionamento anticipato.

Si arriva al 2002, anno in cui vi erano persone che affermavano che i conti Alitalia andavano bene. Nel 2002 tale società aveva ricavato 93 milioni di utile. Piccolo particolare: nel 2002, per ottenere 93 milioni di utile, nel bilancio sono stati inseriti 567 milioni di euro di proventi straordinari, dei quali 266 per l'esito del procedimento arbitrale con KLM (250 più gli interessi), 76 per la plusvalenza determinata dalla cessione delle attività del comparto Sigma alla Galileo e 43 dalla vendita alla Lamaro Srl di Roma dell'immobile adibito a centro direzionale in zona Magliana e di una parte dei terreni di proprietà dell'Alitalia a Fiumicino, in prossimità del sedime aeroportuale, sul quale gli acquirenti, ossia la Lamaro di Roma, costruirà il nuovo centro direzionale che sarà affittato all'Alitalia. Se intervengono problemi, succede un caos incredibile.

Sempre nel 2002, Alitalia ottiene un'utile di 93 milioni di euro, dato da plusvalenze, ed in cassa entrano 828 milioni di euro per aumento di capitale euro (*Dai banchi dei deputati del gruppo Lega Nord Federazione Padana si grida: Alè!*).

Si arriva al 2003, anno in cui vi è una perdita di 520 milioni di euro. I revisori non danno il loro giudizio professionale, perché vi sono troppe incertezze, non solo finanziarie (tra l'altro, sono rimasto colpito dalla mancata svalutazione della flotta). Il problema, quindi, è veramente serio.

Vi ho riferito abbastanza dettagliatamente il quadro; quindi, per favore, non venitemi a dire che Alitalia va male per colpa di Berlusconi! Vi è un problema che viene da lontano (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana, di Forza Italia, di Alleanza Nazionale e dell'Unione dei democratici cristiani e dei democratici di centro*).

Sia ben chiaro: nessuno di noi vuole cercare soluzioni non realistiche, ma è molto importante modificare questo testo e fissare alcuni paletti, perché abbiamo la prova provata che, quasi tutti gli anni, Alitalia effettua piani di ristrutturazione. Sappiamo anche che nessuno di essi è andato a buon fine, perché i sindacati ne hanno sempre bloccato l'attuazione. Ora impegniamo altri 400 milioni di euro dei cittadini italiani che pagano le tasse e che credo non saranno per nulla felici. Se vogliamo farlo, facciamolo pure, ma con alcune garanzie. Una garanzia dovrebbe essere rappresentata dal fatto che si daranno i soldi solo dopo che i sindacati avranno approvato il piano di ristrutturazione e, naturalmente, dopo che il Parlamento l'ha valutato. Infatti, sono capace anch'io di fare tutti i piani di ristrutturazione, se negli stessi stabilisco che ogni biglietto da Milano a Roma costa tre miliardi e mezzo: faccio utili sulla carta, poi, però, non prendo un euro.

A mio parere, dunque, il testo è molto debole e deve essere migliorato; può essere migliorato con gli emendamenti che abbiamo presentato, tra cui quello che prevede l'intervento dei sindacati. Ve ne è un altro, non ho alcun problema a dirlo, più bello del mio, l'emendamento Del Giudice 1.21. Il collega Del Giudice ha presentato un bellissimo emendamento...

PRESIDENTE. Onorevole Pagliarini, la prego di concludere.

GIANCARLO PAGLIARINI. Signor Presidente, non avevo a disposizione 20 minuti?

PRESIDENTE. No, onorevole Pagliarini, 15 minuti.

GIANCARLO PAGLIARINI. Allora, concludo illustrando il bell'emendamento dell'onorevole Giudice, che prevede che l'effettiva concessione della garanzia dello Stato sia subordinata all'assenso delle organizzazioni sindacali. Ebbene, io sottoscrivo questo emendamento (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Pezzella. Ne ha facoltà.

ANTONIO PEZZELLA. Signor Presidente, l'*excursus* del collega Pagliarini, in effetti, non può essere contestato in alcun modo, perché è la verità. È una verità che, purtroppo, parte da lontano e oggi ci troviamo in una situazione che definire drammatica è poco. A questo punto, sorge la necessità di stabilire cosa fare. Certo, la situazione dell'Alitalia, oggi sotto esame solo per il livello di criticità raggiunto, come dicevo prima, ha origini lontane nel tempo.

Il passaggio dal monopolio al mercato, vissuto dal vettore senza inserire nella propria gestione l'effetto della concorrenza, ne ha evidenziato i limiti, mentre le nuove regole comunitarie poste a garanzia della libera concorrenza impediscono di mascherarne gli effetti. Il recupero del vettore nazionale sarebbe affidato al piano industriale 2004-2006, al quale sicuramente risulterà difficile attribuire questo compito con una speranza di successo, per le ragioni che mi accingo ad indicare, limitando analisi ed osservazioni agli aspetti essenziali.

Il piano industriale di un'impresa, specie se operante nel trasporto aereo in condizioni di concorrenza, dovrebbe essere in simbiosi con il mercato di riferimento, sia in termini attuali che di esten-

sione da acquisire nella concorrenza con gli altri operatori. Dal mercato derivano consistenza della flotta, caratteristiche operative dei suoi velivoli e struttura dell'azienda. Nel piano è previsto l'inserimento del vettore in una *holding* denominata in posizione di maggioranza assoluta da un altro vettore europeo che detterà, in corso di esecuzione del piano, le strategie operative alle quali i vettori più deboli sono costretti ad attenersi.

In questa situazione, il mercato, le condizioni operative e le strategie aziendali dovrebbero almeno essere preventivamente negoziate con il vettore *leader*, per evitare che l'inserimento dell'Alitalia nella nuova compagnia aerea europea si esaurisca nel trasferimento di aree di mercato e di *slots* al vettore francese — trasferimento consentito dall'articolo 8 del nuovo regolamento CE n. 793 del 2004, approvato il 21 aprile ultimo scorso — cioè solo in beneficio del vettore più forte, la cui offerta prevale sulla domanda in danno di quelli più deboli, per i quali il rapporto è opposto.

Vettore e *hub* di riferimento costituiscono un binomio imprescindibile che consente di conservare ed accrescere il mercato naturale del vettore, condizione dimostrata in Europa dalla coincidenza dei tre maggiori vettori con i tre rispettivi maggiori *hub*. Spostare alla periferia del mercato la collocazione dell'*hub* di riferimento, la cui posizione strategica dovrebbe, invece, coincidere con il baricentro del mercato stesso per rendere minimi i collegamenti che lo alimentano, non garantisce la predetta condizione. La posizione periferica dell'*hub* secondo il piano presentato in passato da Alitalia sarebbe giustificata dalla posizione del mercato più ricco adiacente all'*hub* prescelto. La motivazione risulta fortemente riduttiva perché, in un mercato europeo senza confini in cui tutti gli *hub* sono collegati senza limitazioni, non è il mercato espresso da una regione o da uno Stato che può garantire la vita del suo vettore, quando peraltro ogni utente nazionale può raggiungere l'*hub* europeo a lui più congeniale per frequenza dei voli e numero dei

vettori, favorito nella scelta anche dalla presenza in forte espansione di vettori a bassa tariffa che, non a caso, pongono le proprie basi operative in aeroporti adiacenti all'*hub* designato.

Lo spostamento dell'*hub* da Fiumicino a Malpensa è in contrasto con le regole aeronautiche, che richiedono all'*hub* non solo una posizione geografica strategica, ma anche il possesso di un'area terminale compatta per favorire i transiti richiesti dal suo ruolo, condizione di cui l'aeroporto di Malpensa — e questa scelta, purtroppo, negli anni passati è costata migliaia di miliardi alle casse dello Stato —, a differenza di Fiumicino, è privo. Infatti, le due aree terminali, nord ed ovest, distano qualche chilometro senza essere collegate da un *people mover*.

Per non parlare dello spazio aereo, limitato dalla presenza delle Alpi e dalle condizioni meteorologiche non favorevoli. La scelta non rispetta neanche le regole di economia aziendale e di produttività dell'impresa: ciò produce effetti negativi sugli obiettivi del piano.

Voi dovete pensare che ogni mattina una parte degli aerei che si spostano da Roma Fiumicino a Malpensa portano gli equipaggi che prendono armamento a Malpensa; quindi, chi parte alle sette da Malpensa deve alzarsi alle quattro di mattina per andare a prendere l'aereo e fare una giornata di lavoro. In termini economici, si tratta di un costo di migliaia di miliardi per la gestione dell'Alitalia, che dimostra come non vi sia stata la capacità e la correttezza di gestire, oramai da venti anni, in termini industriali.

Quindi, ricostruire una base di armamento, abbandonando quella funzionale esistente a Fiumicino, aumentare sensibilmente il tempo di servizio del personale navigante e penalizzare la capacità commerciale della tratta Fiumicino-Malpensa, e viceversa, ridotta dal continuo spostamento del personale dell'azienda fra i due scali, sono elementi che determinano dispendio di risorse finanziarie e riduzione della produttività e dei ricavi commerciali: si tratta di effetti opposti agli obiettivi proposti nel piano.

Sembra comprensibile una sola motivazione: la collocazione dell'*hub* nazionale a Malpensa, con il contemporaneo spostamento del traffico domestico comunitario da Linate a Malpensa. È il prezzo da pagare ad Air France per entrare nella nuova compagnia europea dominata dal vettore francese, che intende acquisire una posizione strategica sul mercato italiano rispetto all'alleanza *oneworld*, dominata da British Airways.

Le indicazioni contenute nel piano non potranno, a nostro avviso, elevare l'aeroporto di Malpensa, legato al vettore che lo alimenta, al ruolo di *hub* europeo, che pochi aeroporti potranno assumere. Il destino di entrambi, limitato a livello regionale, consentirà solo di alimentare altri *hub* europei. L'ingresso di Alitalia nella nuova *holding* europea, gestita in condizioni di maggioranza assoluta dal vettore francese, rappresenta un'incognita che in futuro potrebbe compromettere l'identità del vettore nazionale, come hanno evidenziato alcuni analisti olandesi quando KLM ha accolto l'ingresso della nuova compagnia europea.

Cosa fare? È in gioco l'identità dell'Italia nel trasporto aereo mondiale ed europeo, soprattutto perché non sono state mai dichiarate negli anni passati le condizioni che riteniamo non rispondenti agli interessi nazionali.

L'attuale presidente e amministratore delegato, ingegner Cimoli, ha dichiarato che entro il 15 settembre sarà presentato il nuovo piano; nel contempo, egli ha detto che, se dovessero esservi scioperi ed iniziative sindacali, i libri saranno portati in tribunale.

Noi riteniamo che si tratti di una strada sbagliata; riteniamo, altresì, che occorra la maggiore concertazione possibile con i sindacati in modo da trovare soluzioni ai problemi, soprattutto nell'ottica di una ristrutturazione aziendale che non prevede, purtroppo, ammortizzatori sociali.

In quest'ottica bisogna lavorare e proponiamo al Governo di considerare la legge n. 662 del 1996, nella parte riguardante il fondo degli esuberanti, con alcuni

meccanismi che abbiamo già spiegato al Ministero del lavoro. Trovando l'accordo con i rappresentanti sindacali dell'ENAC e dell'Alitalia, una parte degli oneri di concessione aeroportuali potrebbe essere destinata a tale fondo, che potrebbe collocare circa duemila dipendenti nel caso in cui ciò dovesse verificarsi. Oppure, si potrebbe considerare la possibilità di estendere la cassa integrazione al comparto del trasporto aereo.

Purtroppo, oggi viviamo come inquilini in una casa che abbiamo ereditato e che fa acqua da tutte le parti, e siamo costretti a cercare di ripararla. Molti sconquassi sono stati procurati negli anni da una gestione della società che ha rinunciato alla politica industriale aumentando le rotte, rinnovando le proprie flotte e preoccupandosi solo dell'ordinario.

In Italia vi era un'altra azienda nelle stesse condizioni in cui è oggi Alitalia: le Poste italiane. Nel 1998 le Poste italiane erano nella stessa condizione con riguardo ai libri sociali. Invece, si è scommesso sulla produttività, si sono ottenuti risultati e oggi abbiamo un'azienda sana. Il *management* ha lavorato a livello industriale portando avanti una tematica che ha consentito di aumentare il fatturato e il lavoro e di creare un'azienda che oggi è sul mercato. Purtroppo, le gestioni degli ultimi 15 anni di Alitalia non hanno consentito di arrivare a ciò.

In questo caso, il Governo ed il Parlamento tenteranno di dare una mano all'Alitalia. Tuttavia, riteniamo che, se dovesse fallire, ben grave sarebbe il risultato: si tratterebbe della cancellazione della nostra compagnia di bandiera. Questo non lo vogliamo: l'Italia ha bisogno di una compagnia di bandiera competitiva sul mercato. Per fare ciò, vi è bisogno della coesione di tutti, del sacrificio e dell'intelligenza delle parti sociali.

Auspichiamo, al di là del provvedimento in esame, che le parti sociali sappiano riunirsi intorno ad un tavolo, discutere e ragionare per trovare le soluzioni più opportune. Altrimenti, l'Alitalia non esisterà più. Quindi, è necessario il massimo del sacrificio. Certo, sarebbe molto

più facile per noi addebitare alle passate gestioni tutti i cattivi risultati. D'altro canto, il collega Pagliarini, con grande lucidità, ha già parlato di quel pozzo di San Patrizio dove tutto è stato buttato. Bisogna chiudere con le consulenze interne ed esterne, che sono servite soltanto ad alimentare canali improduttivi. Bisogna creare un'azienda che stia sul mercato, ma soprattutto che sia sana anche moralmente (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza Nazionale - Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

FRANCO RAFFALDINI. Signor Presidente, la situazione dell'Alitalia è grave e difficilissima. Noi voteremo a favore del provvedimento in esame, nonostante questo Governo non meriti nulla. Lo facciamo perché abbiamo un grande senso di responsabilità nei confronti del paese, dei lavoratori di Alitalia e della compagnia di bandiera. Il provvedimento è tardivo ma è mirato alla continuità aziendale e — come dice l'Unione europea — è un aiuto al salvataggio, una misura necessaria a mantenere la compagnia in attività in una situazione segnata da gravi difficoltà sociali.

Noi diciamo « sì » per senso di responsabilità, quella responsabilità che non hanno forze del centrodestra che vogliono far fallire l'Alitalia e buttare sulla strada migliaia di lavoratori. Questa è, senza giri di parole, la realtà.

Le motivazioni della Lega, caro Pagliarini, non sempre hanno a che fare con parametri economici o con il rischio che lo Stato butti dei soldi. Esse si incrociano anche con interessi tutt'altro che nobili, che vogliono mandare alla malora una grande azienda in difficoltà, per poterla poi ricomprare (nella sua parte più pregiata) con 30 denari. Questa è la realtà!

D'altra parte — non è una cosa nuova —, il Governo in questi anni non ha fatto nulla per il comparto aereo e, in questa incuria, è diventato responsabile del caso specifico Alitalia. Ha lasciato marcire la situazione ed ha perso l'occasione di due

anni fa, per dare una svolta, sostenendo i traguardi di ripresa e di sviluppo, pur nella riorganizzazione, e per fare alleanze internazionali.

Quando i ministri dell'attuale Governo hanno posto un minimo di attenzione alla situazione, essi hanno cominciato a litigare tra loro: Tremonti, proprietario dell'Alitalia, scrive alla compagnia, cioè a se stesso, di non contare sul Governo; Buttiglione evoca il fallimento; Maroni insulta i lavoratori; Lunardi evoca migliaia di licenziamenti. Questo, mentre fuori dalla porta Cicchitto butta benzina sul fuoco. Da ultimo, interviene Berlusconi con una parola definitiva: cosa sono 4 mila lavoratori in esubero di fronte a migliaia di licenziamenti fatti da altre compagnie del mondo? Comunque, serve il mio talento.

Se questo è il Governo italiano, il precedente gruppo dirigente dell'Alitalia non è stato da meno. Ricordo, come fosse ieri, l'audizione del presidente e dell'amministratore delegato di Alitalia in Commissione trasporti per la presentazione dell'ennesimo piano industriale. Finita l'illustrazione da parte dell'amministratore delegato, anche attraverso grafici e slides, prende la parola il presidente, il quale svolge una contro relazione di segno diverso dalla prima. Così è andato il mondo fino a pochi mesi fa attorno all'Alitalia, che nel frattempo si è avvicinata ormai all'orlo dell'abisso, mentre una parte del Governo spinge perché precipiti nell'abisso.

È quindi evidente che il prestito-ponte, del quale oggi parliamo e che noi voteremo favorevolmente, serve per riprendere per i capelli un'Alitalia lasciata allo sbando. La non approvazione del disegno di legge di conversione del decreto-legge in esame la spingerebbe, a partire da domani, verso la liquidazione. È altrettanto evidente che questi soldi non sono la soluzione compiuta di tutti i problemi dell'Alitalia. Tutti infatti sappiamo che serve un piano industriale serio, che sappia agire e produrre effetti in tempi non biblici, con il coinvolgimento delle organizzazioni sindacali e delle associazioni professionali. Certo, onorevole Rossi, nel testo del de-

creto-legge, come d'altra parte è previsto nella recente intesa del 6 maggio 2004 tra Governo e parti sociali, è citato l'obiettivo di aprire la strada ad un risanamento, ad una ristrutturazione e ad un rilancio industriale. Va però contrastata la vostra tentazione all'amministrazione controllata. Oppure, con la scusa che questo tema non fa parte dell'accordo elettorale, il Governo permette che la Lega possa far fallire Alitalia, con il consenso delle forze della maggioranza?

Credo che questo sarebbe un atto di gravissima irresponsabilità. Infatti, con l'applicazione della normativa Prodi e di quella Marzano sugli interventi per i grandi gruppi industriali, ciò vorrebbe dire consentire al commissario straordinario ogni più ampia discrezionalità di smembramento e di dismissione aziendale, nell'interesse dei creditori e non dei lavoratori, con il solo effetto di proseguire un'agonia che finirebbe per ridurre Alitalia ad un simulacro della grande compagnia che ancora è. Ciò vorrebbe dire ammettere la nostra insolvenza, perdere migliaia di passeggeri ed accelerare inesorabilmente, senza ritorno, il declino e la morte di Alitalia.

Il ricorso all'amministrazione straordinaria significherebbe rendere difficilmente utilizzabile anche il prestito bancario garantito di 400 milioni di euro, nonostante la garanzia dello Stato. Infatti, alle banche difficilmente sarebbe consentito, anche tecnicamente, prestare soldi ad un soggetto che, dichiaratamente, proclama di non essere in grado di restituirli. Così come una banca non concederà un mutuo, anche se garantito da ipoteca, a chi non abbia un reddito certo.

Alitalia e le organizzazioni sindacali in questi giorni hanno guardato in faccia la grave crisi dell'azienda e hanno delineato le tappe di un confronto e di un lavoro particolarmente impegnativi e dai tempi ravvicinati per salvare l'Alitalia.

Il Governo, finora latitante e litigioso, non può pensare di avere esaurito il suo ruolo avendo favorito il prestito-ponte di 400 milioni di euro, mentre un suo ministro ed una forza della maggioranza la-

vorano, anche in questi minuti, per il fallimento di Alitalia, magari per ragioni — ripeto — tutt'altro che nobili.

La prima intesa, raggiunta nei giorni scorsi, è importante; l'impegno forte delle parti sociali ad evitare il dramma dell'amministrazione controllata chiama, con determinazione, il Governo a fare la sua parte per sostenere ed accompagnare questo impegno, con atti già riconosciuti nelle fasi precedenti della vertenza.

È inutile girare intorno al problema, che può essere preso per le corna se si rispettano quattro condizioni. Il Governo ha la volontà politica? Ha le idee chiare? Ha gli strumenti e le risorse necessarie? È capace nella velocità delle decisioni? Sono questi i punti su cui il Governo deve fornire risposte precise. Ha la volontà di rilanciare il trasporto aereo italiano e l'Alitalia come compagnia di bandiera? Quali sono le proposte perché ciò avvenga? Quali strumenti e risorse vengono messi effettivamente a disposizione? Entro quanti giorni tutto ciò avviene?

Le proposte non mancano né da parte delle organizzazioni sindacali, né da parte delle forze politiche del centrosinistra. Occorre una riorganizzazione ed il rilancio dell'intero comparto aereo italiano e di Alitalia, che di esso è grande parte, e ciò permetterebbe la riconquista di una quota preponderante del mercato interno.

Il risanamento deve passare innanzitutto attraverso interventi sulla catena del valore, sui requisiti di sistema, che tanto incidono sul costo finale. Ciò accompagnerebbe il necessario e severo piano industriale, con soluzioni concertate con le parti sociali, che preveda alla fine più flotta, più rotte, più sviluppo e misure di protezione per i lavoratori.

Sono queste le condizioni per fondare sulla roccia e non sulla sabbia un'azienda che, solo per questa via, potrà misurarsi a pieno titolo in futuro con la prospettiva di alleanze internazionali.

Perché tutto ciò avvenga, occorre avere una visione, una regia politica chiara e rapida da parte del Governo e, certo, da parte dell'azienda e delle organizzazioni sindacali. Bisogna però fare presto e smet-

terla di lasciar passare il tempo (bisogna battere il tempo sul tempo), assumendosi tutte le responsabilità del rilancio del trasporto aereo e dell'Alitalia come compagnia di bandiera.

I Democratici di sinistra questo vogliono (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Dario Galli. Ne ha facoltà.

DARIO GALLI. Signor Presidente, dopo l'intervento del collega Pagliarini, credo che in un Parlamento normale di un paese normale poco altro resti da dire.

Stiamo parlando di soldi pubblici (non sono soldi nostri, di cui possiamo liberamente disporre), oltretutto in un momento di grave difficoltà economica, per il nostro paese e per il mondo occidentale in genere, e ciò inciderà ulteriormente sulle tasche dei contribuenti.

Praticamente stiamo regalando, per l'ennesima volta negli ultimi 12 anni, 1.000 miliardi ad un'azienda, senza un minimo di garanzia non tanto sul prestito, che sappiamo già essere a fondo perduto (è inutile chiedere cose che non possono essere restituite), quanto sulla volontà di rimettersi in pista e, quindi, di affrontare in maniera razionale e, possibilmente, attiva, anche sul piano economico, il mercato.

Ciò è veramente ridicolo. Sono sicuro che un qualsiasi direttore di una filiale di banca perderebbe immediatamente il posto se prestasse soldi a qualcuno senza neanche chiedergli come pensa di restituirglieli o, se sono concessi a fronte di una attività imprenditoriale, con che piano della propria azienda ritenga di raggiungere utili per restituire il prestito. La leggerezza con cui si approva un prestito che costa 1.000 miliardi ai nostri concittadini è veramente allarmante e, in qualche modo, ci dovrebbe far riflettere.

Detto ciò, mi fa veramente specie quanto affermato poco fa dai colleghi di centrosinistra, cioè di voler salvare l'azienda, con tutta la prosopopea che si

palesa ogni volta che occorre salvare qualcosa di nazionale.

Qui stiamo parlando di un'azienda, l'Alitalia, che non è un'azienda di Stato, nel senso che appartiene a tutti noi, in quanto interessa eventualmente coloro che utilizzano questo servizio. Infatti, al cittadino normale che non prende l'aereo o che, quando lo fa, usa altre compagnie alle quali paga il biglietto, interessa relativamente che vi sia o meno una compagnia di bandiera. Gli interessa, magari, che vi sia un servizio di volo adeguato, che vi sia sicurezza e, soprattutto, che vi sia un servizio che non costi, visto che non vi è motivo di far gravare sulle tasse degli italiani il mantenimento di una compagnia aerea.

I paesi seri, che disponevano di importanti compagnie aeree, quando i conti non tornavano più, hanno chiuso la compagnia. La Svizzera, che dal punto di vista amministrativo non ha eguali al mondo, quando la propria compagnia di bandiera non aveva i conti a posto, l'ha fatta fallire. Da quel momento in Svizzera si è comunque continuato a volare e, se gli svizzeri devono recarsi all'estero, utilizzano un'altra compagnia che, chiusa la Swiss Air, ha occupato il mercato del volo svizzero.

In Italia, se dovesse accadere qualcosa all'Alitalia, non è che non vi saranno più voli da Roma a Milano o da Bergamo a Roma o verso l'estero europeo o intercontinentale, in quanto ci saranno altre compagnie che svolgeranno gli stessi voli o altre compagnie o gruppi di privati che rileveranno il fallimento dell'Alitalia.

Stiamo solo regalando 1.000 miliardi che potrebbero essere utilizzati in maniera più intelligente e produttiva per il paese. Il problema è che, così com'è, l'Alitalia non se la comprerebbe nessuno! Il fatto è che nessuno pone in rilievo il problema aziendale e industriale dell'Alitalia.

Com'è possibile che una compagnia aerea perda 1.000 miliardi all'anno per dodici anni consecutivi? Evidentemente, c'è qualcosa che non quadra.

L'Alitalia ha più di 23 mila dipendenti, più di 8 mila sono esterni, ma lavorano in maniera fissa per tale azienda. Dunque, 30

mila dipendenti con circa 400 mila che volano. E già questo la dice lunga, in quanto una compagnia aerea non può avere 400 mila dipendenti che volano e 25 mila che svolgono servizio a terra, scaricano le valigie e vendono i biglietti.

Nessuno dice che, di questi 30 mila dipendenti, 18 mila sono a Fiumicino. Allora, il problema comincia ad assumere un altro aspetto. Non intendo ripetere la frase che qualche tempo fa mi è costata cinque giorni di espulsione dall'aula — lo faccio per rispetto, non perché non pensi quanto affermato qualche mese fa e non perché mi interessi l'espulsione —, però una compagnia aerea, se è di bandiera, non può avere 18 mila dei suoi 30 mila dipendenti in un'unica città. Inoltre, una compagnia di bandiera non può avere il 95 per cento dei propri dipendenti provenienti da un'unica regione, altrimenti si tratterebbe di una compagnia regionale.

Ricordo che qualche anno fa un prefetto dello Stato voleva mettere in galera un nostro sindaco perché aveva attribuito due punti in più nei concorsi pubblici ai residenti da almeno cinque anni, da qualsiasi parte del mondo provenissero.

Non esiste invece alcun magistrato che faccia un'indagine su come sia possibile che una compagnia di bandiera, con concorsi banditi per tutta l'Italia, alla fine assuma il 95 per cento di romani. Qualcuno deve proprio spiegarmelo, perché non riesco a capire! Come se la Lombardia, il Piemonte, l'Emilia-Romagna o il Veneto non avessero ragazzi e ragazze con la voglia di diventare pilota di aereo o *hostess*. Si tratta però di un argomento su cui ci soffermeremo un'altra volta.

Quindi, 18 mila persone su 30 mila complessive lavorano a Fiumicino. Peccato però che il 70 per cento dei biglietti siano venduti in Lombardia. Qualcuno mi deve spiegare come una compagnia aerea, con il mercato « fisico » in un parallelo del paese, pensi di avere il 70 per cento del personale a 600 chilometri di distanza! Contro il mercato non può andare nessuno, neppure l'Alitalia. È ovvio che i milanesi non possono prendere l'aereo a Roma, ma vanno a Linate o a Malpensa. Ma, visto che a

Linate o Malpensa non ci sono gli equipaggi, in quanto questi ultimi sono tutti romani, che magari abitano in una villetta a Fregene, allora tutti i giorni una cospicua parte del personale viaggia da Roma a Milano. Questa storia va avanti da quattro anni e costa, da sola, 400 miliardi di lire all'anno, circa metà del prestito che stiamo elargendo.

Per far volare un equipaggio di stanza a Roma dall'aeroporto di Malpensa, infatti, occorre farlo partire il giorno prima da Fiumicino, occupando posti sull'aereo per Malpensa. Ovviamente, deve poi fermarsi a dormire in un albergo milanese, magari a cinque stelle, con ovvi costi di soggiorno. Il volo avviene effettivamente il giorno successivo, perché non si può pretendere che l'equipaggio voli stanco. Il volo dura un giorno e poi l'equipaggio ritorna in un albergo del milanese, per riprendere un nuovo aereo verso Roma il giorno ancora successivo. Insomma, tre giorni, per uno solo di volo effettivo.

Non voglio fare riferimenti alla professionalità dei piloti dell'Alitalia, su cui nessuno ha nulla da dire, anzi sono considerati tra i migliori del mondo. Non so se sia vero — probabilmente lo è —, ma sono comunque quelli che volano meno ore per guadagnare di più, rispetto alla media europea. Lo stesso si può dire per le *hostess* e per il resto del personale di volo.

Anche in questo caso, evidentemente, qualcosa non quadra. Può un'azienda permettersi per anni di avere il personale a 600 chilometri dal posto di lavoro? Ricordo che anche i « pacchetti » del centrosinistra prevedevano, in caso di mobilità e di chiusura di un'azienda, che i dipendenti fossero obbligati a spostarsi senza diaria entro un raggio di 50 chilometri. In questo caso, invece, permettiamo che il personale di volo faccia 600 chilometri al giorno per andare a lavorare, a spese del contribuente.

Personalmente, abito più vicino a Malpensa che a Linate, ma devo andare ogni volta a Linate, sorbendomi tre ore di coda sulla tangenziale — il problema delle tangenziali milanesi è un problema di cui dovremo parlare, prima o poi — perché

non posso volare da Malpensa. Infatti, o prenoto il volo 15 giorni prima, oppure non trovo un posto per Roma. Peraltro, le poche volte che ci riesco, l'80 per cento dei posti è occupato da personale di volo che va o torna tra Fiumicino e Malpensa. Qualcuno deve spiegarmi dove sia la razionalità di questa situazione!

Nessuno va a chiamare il direttore generale o l'amministratore delegato, vecchio o nuovo che sia, a chiedere conto di tutto ciò? Dovrebbe intervenire la Corte dei conti e chiedere i danni agli amministratori, perché così non si fa! Una situazione simile può durare sei mesi, un anno, ma ad certo punto si chiama il personale, imponendogli il trasferimento a Milano, oppure di cercarsi un altro posto di lavoro, come hanno fatto altre aziende che lo Stato ha aiutato in questi anni.

Ricordo che la FIAT ha comprato gratis — perché ancora non l'ha pagata — l'Alfa Romeo con 20 mila dipendenti, pensando bene poi di chiuderla, tanto che adesso ve ne lavorano solo 300. Ha invece aperto i nuovi stabilimenti con i soldi dello Stato — quindi i nostri — in Ungheria e in Polonia, quando avrebbe potuto farlo comodamente nell'area di Arese. Poi Luca di Montezemolo dice che il federalismo non gli piace e che invece vuole la concertazione! Certo, da noi con il federalismo quei soldi non li prenderebbe più di sicuro! Andrebbe a chiederli, piuttosto, agli ungheresi o ai polacchi e voglio proprio vedere se glieli darebbero come abbiamo fatto noi (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)!

Qualcuno, quindi, mi deve spiegare perché le aziende del nord sono state chiuse — senza che nessuno avesse nulla da dire — e spostate all'estero, mentre invece sul problema di ristrutturazione dell'Alitalia, siamo tutti qui a stracciarci le vesti e a dire che bisogna dare a questa azienda i 1.000 miliardi!

Ricordo un piccolo dettaglio: le automobili possono essere costruite a 20 mila chilometri di distanza dal luogo in cui sono vendute, i voli aerei si vendono nel mercato di riferimento. Dunque, anche se Alitalia dovesse essere ridimensionata o

chiudere, il mercato italiano del volo resterebbe in Italia e nessuno perderebbe il posto di lavoro, se non chi è in esubero rispetto al traffico aereo esistente nel nostro paese.

Quando la FIAT ha portato i propri stabilimenti in Polonia e Ungheria abbiamo continuato ad acquistare le automobili della FIAT, ma gli operai che producono tali automobili sono ungheresi o polacchi, e gli operai che lavoravano a Milano o a Torino sono rimasti in mezzo alla strada e i loro figli non trovano più il posto che avrebbero dovuto trovare nelle aziende in cui hanno lavorato i padri: sono laureati e vanno a fare i panini da McDonald's! Questo è ciò che stiamo facendo nel nostro paese!

Dunque, l'Alitalia deve presentare un piano di ristrutturazione serio, in cui, se vi sono 8 mila esuberanti, si dica chiaramente che vi sono 8 mila esuberanti (che non devono andare a casa domani mattina, ma fra qualche anno: vi sono ad esempio la mobilità e la cassa integrazione) e deve impegnarsi a spostare i dipendenti laddove c'è lavoro, vale a dire a Malpensa, o ad assumere i dipendenti a Malpensa, perché anche in Lombardia c'è chi sa pilotare gli aerei e fare la *hostess*. Nel caso contrario, è assurdo regalare 1.000 miliardi, da qualunque parte lo si veda (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega Nord Federazione Padana e di Forza Italia*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Guido Giuseppe Rossi. Ne ha facoltà.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Signor Presidente, i numeri che sono stati illustrati dall'onorevole Pagliarini, già ministro della Repubblica, nella loro chiarezza e anche nella loro crudezza hanno fatto capire ai colleghi e a coloro che ci stanno ascoltando fuori di quest'aula, ciò di cui stiamo parlando: una compagnia pubblica, la cui maggioranza è controllata dallo Stato italiano, negli ultimi quindici anni ha provocato un « buco » enorme e infinito, una voragine all'interno della quale sono state dilapidate e dissolte ingenti fortune pub-

bliche, costruite sulle tasse e sui contributi versati dai cittadini di questo paese, e sono stati fagocitati uomini e capacità. I numeri sono chiari: oltre 3 mila milioni di euro in quindici anni di ricapitalizzazioni e di iniezioni di denaro pubblico e, con il senno di poi, di spreco di risorse pubbliche.

Passando a considerazioni di carattere più generale di politica economica, l'Alitalia è uno dei simboli del fallimento dell'intervento dello Stato italiano nell'economia. Si tratta di un modello ispirato all'IRI e ad uno dei massimi esponenti dell'IRI stesso, l'onorevole Romano Prodi, una delle figure di spicco di questo modo sbagliato di concepire l'intervento dello Stato nell'economia. Infatti, in Italia si sono sommate la rigidità dello statalismo e dell'interventismo pubblico, che esiste in tutto il mondo, e la caratteristica tutta italiana dell'inefficienza, del clientelismo e del consociativismo, di cui l'onorevole Romano Prodi è stato l'espressione, dapprima tecnocratica, alla guida dell'IRI, e poi purtroppo politica, nella parentesi, sfortunata per questo paese, iniziata nel 1996.

Formuliamo tale critica non in nome di un liberismo astratto e fine a se stesso, in quanto riconosciamo che l'intervento dello Stato, in alcune situazioni e in alcuni paesi dell'Unione europea (mi riferisco in particolare alla Francia), se coniugato all'efficienza e alla capacità dei *manager* e dei tecnici pubblici, può produrre risultati positivi.

Quantomeno, non necessariamente ad esso seguono risultati così catastrofici quali quelli conosciuti dal paese attraverso le esperienze economiche di Alitalia e di molte altre società.

Ebbene, la circostanza che la sinistra, ed il centrosinistra, erede parlamentare di questa tradizione di intervento economico dello Stato — nonché, lo ribadisco, erede, più in generale, politico con l'onorevole Romano Prodi —, si siano espressi a favore della conversione in legge di questo decreto-legge sul cosiddetto prestito ponte da concedere alla società Alitalia è assai eloquente, manifestando la necessità che il

centrodestra e la Casa delle libertà prestino attenzione particolare al provvedimento in esame.

Mi rivolgo, dunque, ai colleghi del centrodestra, ai colleghi che compongono insieme a noi, Lega Nord Federazione Padana, la Casa delle libertà. Le coordinate ideologiche e culturali, che hanno portato alla nostra alleanza politica e che hanno determinato la nostra vittoria nel 2001, non sono quelle della sinistra. Sappiamo molto bene quali siano queste ultime: lo statalismo, inteso come degenerazione dell'intervento dello Stato nell'economia e nelle questioni economiche.

Non stiamo svolgendo una dissertazione teorica in nome del liberismo o del liberalismo; piuttosto, stiamo chiarendo che un certo modo di intervenire da parte dello Stato nell'economia, quando unito all'inefficienza ed al consociativismo, porta solo ed esclusivamente danni. Ma tale è la vostra tradizione politica; lo statalismo inteso come degenerazione dell'intervento dello Stato e inteso, altresì, come svendita dei beni dello stesso. Infatti, qualche collega del centrosinistra ha adombrato, d'anzì, il fatto che questa posizione della Lega — dura ma anche coraggiosa — manifesta interessi tali per cui si vorrebbe far fallire Alitalia per poi portare vantaggi ad altri; in ipotesi, a qualche fantomatica cordata economica. Ma non è così, onorevoli colleghi; ciò è invece successo quando avete governato voi, quando avete svenduto la rete autostradale ai vostri amici politici (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana e di deputati di Alleanza Nazionale*) e quando è stato dilapidato il patrimonio dello Stato.

ROLANDO NANNICINI. Chi l'ha fatto?

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Questo voi avete fatto; non lo stiamo facendo noi, adesso, in questo momento, esprimendo questa nostra posizione politica.

Dunque, all'interno delle coordinate politiche del centrodestra, non vi è, e non vi può essere, l'assistenzialismo; infatti, gli effetti devastanti di quest'ultimo sono

quelli elencati con dovizia di particolari dall'onorevole Pagliarini nel suo *excursus* sugli ultimi devastanti vent'anni di vita di Alitalia.

Vi è, invece, il rifiuto dell'estremismo sindacalista, il che non vuol dire un « no » al dialogo con i sindacati; significa, piuttosto, un « no » ai *diktat* di un certo tipo di sindacalismo, estremo, corporativo, egoista. Un sindacalismo che, dietro il paravento della difesa dei lavoratori, vuole difendere solamente inefficienze e spreco; quanto, peraltro, sta ora avvenendo nella vicenda di Alitalia.

Statalismo, assistenzialismo ed sindacalismo estremista: queste sono le coordinate politiche della sinistra, non le nostre. Ma, nel contempo, come dianzi già detto, noi della Casa delle libertà non siamo liberisti sfrenati, non essendo i nostri modelli né Reagan né la Thatcher; come abbiamo chiarito, la tradizione politico-culturale-economica di questo paese non è in linea, giustamente, con tali teorie. Ci siamo espressi, perciò, a favore dell'economia sociale di mercato o, se vogliamo utilizzare altre definizioni, per un modello economico capace di raggiungere ugualmente l'efficienza del mercato — e, dunque, la capacità competitiva — attraverso la produzione di prodotti effettivamente acquistati dai consumatori. Ciò, in quanto nel mondo moderno l'elemento centrale non è l'impresa né lo Stato; è, piuttosto, il consumatore. È quest'ultimo, l'utente, ad essere capace di scegliere sul mercato, facendo così la fortuna di questa o di quell'impresa economica, sia essa totalmente privata o a partecipazione pubblica.

Questo è il nostro modello equilibrato, che tutela i lavoratori. Essi, infatti, devono essere tutelati perché hanno dietro un patrimonio di comunità, di famiglie, di esperienze, di professionalità, che non può essere bruciato sull'altare di un liberismo sfrenato e che nello stesso tempo richiede e richiama, in nome e per il bene della comunità, la produttività, l'efficienza e soprattutto il dovere (a nostro avviso, non solo economico ma anche etico) di non buttare via i soldi dei contribuenti e dei cittadini di questo Stato.

Più buttiamo via soldi nella voragine dell'inefficienza e dell'assistenzialismo, più sottraiamo risorse per lo Stato sociale, il *welfare*, la scuola, la sanità, compiendo, oltretutto uno sbaglio di tipo economico e contabile, soprattutto una ingiustizia nei confronti di milioni e milioni di cittadini che hanno bisogno, in determinati momenti della loro vita, anche, ma non solo, dell'intervento dello Stato.

È questa la linea che ha portato il nostro movimento ad essere duramente critico nei confronti di questo provvedimento, non per una posizione preconcepita verso il prestito ponte come strumento. Il prestito ponte è una soluzione tecnico-economica, accettata dalle pur rigide regole della Commissione europea, utilizzato non solamente dal nostro paese, ma anche da altre realtà dell'Unione europea (penso alla Francia e all'ultimissimo caso dell'Alstom, la multinazionale francese, caso che è stato mediato dal nuovo ministro delle finanze francese, Sarkozy).

Dunque, noi non abbiamo preconcetti nei confronti di questi strumenti; siamo però fortemente critici e dubbiosi che questo tipo di strumento in questa situazione, e con le modalità con le quali è stato presentato alla collettività, dia risultati positivi alle casse dello Stato italiano e alla situazione dell'Alitalia. Questo è il nostro grande dubbio, perché, se il prestito ponte e l'iniezione di risorse pubbliche non vengono collegati ad un piano industriale di ristrutturazione serio ed efficiente (non come quelli fatti negli ultimi vent'anni, che hanno portato solamente a « rappezzare » una situazione disastrosa), anche questo prestito ponte si risolverà, come quelli degli ultimi quindici anni, in uno spreco di risorse pubbliche.

Sollecitazioni ci sono sopraggiunte dai colleghi della maggioranza sulla nostra presunta insensibilità, rispetto all'esistenza di una compagnia di bandiera, se così la vogliamo definire, nel nostro paese: nulla di tutto ciò! Siamo consapevoli che all'interno di un paese come l'Italia, un paese di 56 milioni di abitanti, sia giusto che vi possa essere una compagnia aerea capace di competere sul mercato internazionale

ed europeo. Questo obiettivo, che è condivisibile, non può però essere raggiunto a spese della collettività, bruciando immense risorse della collettività stessa.

Questo è il messaggio che noi mandiamo e che è stato mandato con grande chiarezza dall'onorevole Pagliarini: senza piano industriale, senza una chiara responsabilità da parte di tutti gli attori di questa partita e *in primis* anche dalla parte sindacale (che deve fare la sua parte, che deve dire «no» all'assistenzialismo, che deve smettere di coprire le sacche di inefficienza ed egoismo corporativo) non si arriverà a risolvere un bel niente e la nostra famosa e tanto amata compagnia di bandiera subirà la legge inevitabile del mercato.

Quando non si sta più sul mercato, quando cioè aerei, servizi e tariffe non sono più competitivi e non sono più considerati competitivi dagli utenti, dai consumatori, dagli imprenditori, dalle famiglie, da coloro che vogliono andare in vacanza, o spostarsi per lavoro o per interessi personali, non c'è prestito ponte che tenga, non c'è iniezione di denaro pubblico che tenga. Non tiene più niente e si va verso il fallimento, aggravato — ripeto — dallo spreco enorme di risorse pubbliche.

Questo è il messaggio che noi della Lega Nord Federazione Padana vogliamo trasmettere quando ci opponiamo con durezza al provvedimento in esame.

Dunque, il nostro atteggiamento non è preconcepito né è ispirato al liberismo sfrenato; al contrario, riconosciamo anche noi la possibilità — a determinate condizioni — di un possibile intervento dello Stato. Ma senza regole e senza responsabilità, l'intervento dello Stato si rivelerebbe ancora una volta, come negli anni passati, uno spreco ed una truffa ai danni dei cittadini!

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Parolo. Ne ha facoltà.

UGO PAROLO. Signor Presidente, dopo gli interventi dei colleghi della Lega Nord Federazione Padana, vi sarebbe ben poco

da aggiungere: chi voleva capire ed aveva interesse a farlo ha già capito!

Tuttavia, mi viene spontaneo svolgere alcune considerazioni. Io non sono un esperto del settore, non sono esperto di bilanci come l'amico e collega Pagliarini, ma credo che qualunque cittadino che provasse a dare un'occhiata anche soltanto all'ultimo bilancio di Alitalia, quello relativo all'esercizio 2003, perverrebbe ad alcune conclusioni indiscutibili.

Alitalia è una società che, fatturando 4 mila 385 milioni di euro, ne perde 520! Ciò significa che su ogni commessa c'è il 12 per cento di perdita e che, per ogni 100 euro incassati, ve ne sono 12 di perdita! E si tratta di 12 euro che, naturalmente, debbono essere ripianati con i soldi dello Stato e, quindi, con i soldi di chi paga le tasse.

Il fenomeno potrebbe anche non essere gravissimo se fosse episodico, accidentale e fosse da ricondurre a cause non prevedibili. Purtroppo, però, si tratta di una storia che si ripete: con un'esposizione chiara e completa, ci ha appena fatto un *excursus* relativo ai risultati di bilancio di Alitalia il collega Pagliarini. Quindi, sebbene si tratti di una storia che si ripete, si persevera nel vizio di fare finta di non capire che in Alitalia c'è qualcosa di strutturale che non funziona e si cerca di dare la colpa di tutto, di volta in volta, a chi sta governando in quel particolare momento.

In realtà, il fenomeno rimanda a considerazioni di carattere più generale. Mentre ascoltavo il collega Guido Giuseppe Rossi, pensavo che il ragionamento che lui andava svolgendo riguarda, in fondo, tutta la realtà del nostro paese.

Il caso della FIAT è emblematico. La FIAT ha sempre incamerato gli utili e socializzato le perdite. La FIAT ha sempre fatto sparire gli utili nelle società partecipate che rendevano ed ha sempre scaricato sui cittadini e sullo Stato le sue perdite. Ma questa è una storia che si ripete nel nostro paese. Pensiamo alla vicenda relativa ad alcune banche. Proprio il Governo di centrosinistra guidato da Prodi ha compiuto alcune operazioni che sarebbe riduttivo definire vergognose. Ri-

cordo benissimo, ad esempio, quando è stato rifinanziato il Banco di Napoli: non a detta della Lega Nord, ma secondo la ricostruzione di coloro che hanno svolto apposite indagini al riguardo (la magistratura *in primis*, ma anche le Commissioni di indagine), quella banca era alle prese con ingenti sofferenze a causa dei prestiti elargiti al mondo della criminalità organizzata!

Ebbene, non mi risulta che, a fronte di migliaia di miliardi di vecchie lire regalati a questa banca, siano stati perseguiti i responsabili di queste frodi, di queste vergogne, di queste collusioni con il mondo mafioso.

È la storia della Sicilcassa, guarda caso, un istituto di credito radicato purtroppo in determinate realtà del nostro paese.

È la storia dell'IRI, che, da questo punto di vista, è emblematica. Guarda caso, in queste manovre « disinvolute » di finanza pubblica c'è di mezzo sempre un certo signor Prodi, lo stesso Prodi che dall'Europa ci obbliga (giustamente) a fare manovre correttive della finanza pubblica, facendo intendere che la colpa del bilancio dello Stato che non quadra è del Governo Berlusconi, dimenticandosi che, se questo Stato ha il più alto debito pubblico d'Europa in termini assoluti e in termini relativi in rapporto al PIL, non è certamente per responsabilità di questo Governo. Non si può cumulare un debito pubblico pari ad oltre il 100 per cento di ciò che si produce governando due o tre anni. La colpa è di qualcun altro; la colpa è di chi ha governato questo paese con i metodi che ho evidenziato e che oggi purtroppo sono riproposti per il caso Alitalia.

È la storia delle autostrade. Se in questo paese c'è uno settore che rende, che è sicuro, è proprio quello delle autostrade, se non altro perché, con una legge inopinata, da molti anni, è stata vietata la realizzazione di nuove autostrade. Quindi, chi le gestisce lo fa in un sistema di oligopolio, con la certezza di non avere la concorrenza di nuovi operatori in un mercato che invece ne avrebbe bisogno. Se guardiamo l'andamento azionario di questo settore, constatiamo che negli ultimi

tre o quattro anni la borsa ha subito una contrazione che tutti conoscono. Le uniche azioni che si sono rivalutate sono proprio quelle di Società autostrade. Ebbene, la Società autostrade ed altri gestori della rete autostradale, grazie al Governo del centrosinistra, hanno potuto ottenere un grande regalo: la proroga gratis delle concessioni autostradali. Questo, cari amici del centrosinistra, non lo ricordate mai. E quando sostenete che dietro la nostra azione c'è la volontà di favorire qualcuno, lo fate semplicemente in maniera strumentale. Vogliamo solo far emergere le responsabilità, ricordare ciò che è successo e lanciare un monito per ciò che potrà succedere. Infatti, grazie a provvedimenti come quello in esame si ripete la solita storia: la parte sana e che rende di Alitalia certamente sarà venduta, forse svenduta a qualche amico e agli amici degli amici, mentre la parte che non rende sarà rifinanziata con i soldi dei cittadini, dello Stato, come sempre è successo.

Cosa si potrebbe fare? Non vogliamo soluzioni traumatiche né essere quelli che, da un giorno all'altro, pretendono di risolvere i problemi senza una concertazione con le parti sociali e senza tenere conto delle esigenze dei lavoratori, anche se purtroppo, come è già stato ricordato in altre occasioni, nessuno è intervenuto quando le aziende del nord hanno delocalizzato portando la produzione altrove e lasciando le persone a casa. Ma si potrebbero realizzare iniziative molto semplici che qualunque cittadino che non si occupa né di politica né di finanza né di gestione di società complesse come l'Alitalia sarebbe in grado di capire.

Innanzitutto, si potrebbe prendere atto che una società che intende ridurre i propri costi di esercizio dovrebbe avere la sede e il personale nel luogo in cui opera, quindi, dove c'è il mercato.

Allora, dove è il mercato? Dove sono i voli? I voli non sono a Roma. Il 60-70 per cento dei voli Alitalia sono a Milano, ma il 90 per cento del personale Alitalia risiede nel Lazio, tant'è vero che l'azienda Alitalia è la prima società in termini di fatturato della regione Lazio. E questa è

un'anomalia che compare agli occhi di tutti e che dovrebbe essere risolta, perché da qui derivano costi eccezionali, non strutturali, che potrebbero essere rimossi e che potrebbero in maniera significativa contribuire a risanare il bilancio gestionale della società Alitalia. Perché non lo si vuole fare? Perché si vuole continuare a praticare quella politica assistenziale e clientelare di mantenimento del consenso, che è sempre stata praticata, prima dalla Democrazia cristiana, consociata con una finta opposizione di sinistra, che era il vecchio Partito comunista, e oggi con altri partiti, purtroppo, anche in questo caso, all'interno della maggioranza, che pensano di poter mantenere il consenso con questi metodi nelle aree dove sono più strutturati? Ma essi ignorano che con questi metodi, primo o dopo, questo Stato è destinato a fallire e non ci sarà consenso che potrà essere mantenuto di fronte a un fallimento generale del sistema Italia.

Bisogna avere il coraggio di introdurre modalità di gestione della cosa pubblica diverse, più corrette, più consone alle necessità di mercato, naturalmente sempre tenendo fede a quella attenzione, che bisogna avere, verso le esigenze del mondo del lavoro, verso i più deboli, verso coloro i quali devono portare a casa lo stipendio per mantenere la propria famiglia. Ma di questo passo credo che non saremo più in grado nemmeno di pagare quegli stipendi, perché questo è il metodo di sempre, il metodo che ha portato ad avere un debito pubblico altissimo, un metodo che ci ha portato a non avere un paese con infrastrutture adeguate. Il nostro è un paese dove le infrastrutture sono state eseguite dove non servivano (e anche qui il caso è simile a quello della gestione di Alitalia). In questo paese, fino a qualche anno fa, per legge, per obbligo di legge, almeno il 40 per cento delle strade doveva essere realizzato nel Mezzogiorno e almeno il 60 per cento al centro e al nord. Questo per legge, non per necessità, semplicemente perché la realizzazione di importanti infrastrutture non era vista come una opportunità di sviluppo del mercato, anche per le regioni più deboli, ma come una

possibilità di creare mercato di lavoro, grazie appunto alla realizzazione di infrastrutture; e, ovviamente, più queste infrastrutture costavano, più c'era lavoro, naturalmente per le persone che lavoravano cercando di guadagnarsi onestamente lo stipendio, ma anche per la criminalità organizzata, che da questo modello di gestione ha tratto benefici enormi.

La storia è lì, ma sembra che nessuno voglia imparare. Anche quanto sta avvenendo in questi giorni in quest'aula dimostra chiaramente che non si vogliono cambiare le cose, perché c'è un solo modo per cambiare questo sistema: la responsabilità a tutti i livelli. Una responsabilità che può essere ottenuta solo trasformando questo paese in un paese moderno, federale, dove le decisioni vengono prese nel luogo più adeguato, secondo i principi di adeguatezza e sussidiarietà, dove le tasse vengono utilizzate in una sede che sia il più vicino possibile ai cittadini, in modo che i cittadini possano capire come vengono spesi i soldi. In questo momento non c'è un cittadino in Italia, dalle Alpi ai monti Iblei, che sia in grado di capire come state spendendo questi 400 milioni di euro, perché la decisione è troppo lontana rispetto ai cittadini. Ma se a prendere questa decisione fossero gli amministratori locali, gli amministratori più vicini ai cittadini, state sicuri che queste cose non potrebbero succedere.

In un sistema federale, infatti, anche la gestione degli aeroporti può essere delegata alle regioni, così come sta avvenendo, ad esempio, nella fino a qualche tempo fa ipercentralista Francia, dove è stata recentemente approvata una riforma costituzionale ponendo addirittura la questione di fiducia. Il Governo francese, infatti, ha posto la questione di fiducia per varare una riforma dello Stato in senso federalista.

Ciò per far comprendere come anche nella ipercentralista Francia si sia reso necessario delegare e delocalizzare i poteri decisionali e fiscali per conseguire quell'efficienza nella gestione dello Stato che è irrinunciabile, anche al fine di ottempe-