

rare ai vincoli di gestione e di bilancio che l'Unione europea, giustamente, chiede di rispettare.

Ebbene, questa è la storia vera alla quale stiamo andando incontro, ma purtroppo devo riconoscere che le scelte concernenti l'Alitalia non sono nient'altro che la conferma che in questo paese...

PRESIDENTE. Onorevole Parolo, concluda !

UGO PAROLO. ...al di là della Lega Nord Federazione Padana, tutti gli altri partiti non intendono cambiare il sistema di gestione (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*) !

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

DAVIDE CAPARINI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, mi pare evidente che non ci troviamo di fronte ad una crisi finanziaria passeggera. Sembra chiaro, infatti, che una società che, negli ultimi undici bilanci, ha registrato per ben dieci volte un passivo, è in presenza di una crisi strutturale, alla quale occorre rispondere con un progetto industriale forte. Il Parlamento è purtroppo costretto ad intervenire ancora una volta in tal senso, e ricorderò successivamente quante volte siamo intervenuti e quante volte la mano pubblica, vale a dire i cittadini, è stata chiamata ad assistere la dissennata gestione dell'Alitalia.

Esiste, ovviamente, un problema industriale, che deriva dall'organizzazione aziendale di Alitalia: infatti, non vi è mai stata la volontà di colpire i reali centri di costo di questa azienda. Vorrei ricordare che una società come l'Alitalia è considerata sì una compagnia di bandiera, ma si tratta della bandiera del clientelismo, dell'assistenzialismo e del posto dato all'amico dell'amico. È la bandiera di un modo di fare politica a noi distante, che noi disconosciamo e che siamo qui per combattere !

Questo modo di gestire l'azienda — o meglio, di non gestirla — ha condotto ad una crescita abnorme del personale dipendente di Alitalia: 23 mila dipendenti, 8 mila soggetti che lavorano a tempo pieno per la compagnia e soprattutto — cosa che lascia attoniti, allibiti e increduli — 4.500 nuove assunzioni solo negli ultimi anni ! È evidente che ci troviamo in presenza di un eccessivo peso del personale, che viene ulteriormente amplificato e aggravato dal fatto che la logica in base alla quale tale personale viene reclutato è una logica « romanocentrica » e « Laziocentrica ».

PIETRO TIDEI. Gli ultimi 4.500 li ha assunti il presidente dell'Alitalia Bonomi, della Lega Nord !

DAVIDE CAPARINI. Ciò è stato già evidenziato, ma ritengo giusto ribadirlo ulteriormente e sottolineare come, purtroppo, tali logiche clientelari abbiano portato l'Alitalia ad essere una delle aziende più importanti per quanto riguarda il prodotto interno lordo e l'occupazione della regione Lazio.

Si tratta di una logica « romanocentrica » conseguente, ovviamente, alla scelta dell'avvio del secondo *hub*. Vorrei rilevare che siamo l'unico paese in Europa ad avere due *hub*, uno a Malpensa e l'altro a Fiumicino, e che cerca di convivere con una situazione ibrida assolutamente insostenibile, ma che altri paesi hanno rigettato da subito, perché antieconomica.

Ci troviamo, di fatto, con un'azienda che ha investito fortemente su un territorio, il Lazio, per motivi puramente politici, attuando una politica palesemente discriminatoria. Ciò balza agli occhi di tutti ed è evidente per coloro che frequentano gli aerei Alitalia; si è purtroppo costretti ad assistere a vere e proprie migrazioni da Roma a Milano, dettate dalla necessità di supplire ad evidenti carenze strutturali. In tal senso, devo sottolineare come sia fondamentale, in questo momento, dare un segnale forte, perché non si tratta — come più volte sottolineato sia dagli interventi dei colleghi sia dalla relazione allegata al decreto-legge che oggi stiamo esaminando

— di un prestito (tale terminologia è, ancora una volta, ingannevole). Sono veramente disgustato dal fatto che il Parlamento si presti a tale gioco, al continuo tentativo di ingannare i cittadini italiani utilizzando terminologie improprie.

Non è un prestito. Vi è un prestito laddove vi è anche la certezza — o, perlomeno, la possibilità — di restituzione della cifra prestata. In questo caso, si tratta di una regalia. Stiamo parlando dell'ennesima regalia di altri mille miliardi, che chiediamo ai cittadini italiani ed ad aziende che oggi sono in crisi ed hanno fatto fatica, ancora una volta, a sbarcare il lunario, confrontandosi, loro sì, con il mercato globalizzato e con competitori, senza chiedere l'aiuto dello Stato. Ora, con le imposte che tali aziende versano, si finanzia l'ennesimo aiuto all'enorme baraccone chiamato Alitalia.

È un malcostume che vede una terminologia truffaldina da parte di questo Parlamento: prestito! Ma quale prestito? Chiamiamolo come deve essere chiamato: regalia all'Alitalia! Sono mille miliardi che non serviranno assolutamente — purtroppo è una triste, ma facile previsione — come non sono serviti i vari interventi che il ministro del bilancio del primo governo Berlusconi, l'onorevole Pagliarini, ha illustrato con dovizia di dettagli. Egli ci ha ricordato gli innumerevoli aumenti di capitale cui è stata sottoposta Alitalia. A piè di lista, sono 3.092 milioni di euro, ossia oltre 6 mila miliardi di vecchie lire, tra l'altro non attualizzati.

Si parla, dunque, di alcune decine di miliardi di vecchie lire che, in dieci anni, gli italiani e soprattutto i padani hanno dato per mantenere quest'enorme e tremendo baraccone.

Le responsabilità politiche, in questo caso, sono evidenti. Non riesco più neanche ad essere sorpreso da questo trasversalismo, che risorge ogniqualvolta si tratta di aiutare aziende che afferiscono allo Stato o che sono state partecipate dallo Stato.

Ancora una volta, l'appello va rivolto ai colleghi della Casa delle libertà: se di Casa delle libertà effettivamente si tratta, que-

st'ultima dovrebbe rigettare qualsiasi logica statalista, qualsiasi logica di aiuti di Stato che vada in direzione antiliberista, come purtroppo quella cui ci troviamo di fronte in questo momento e che dobbiamo votare.

Capisco, invece, la difesa a spada tratta — lo abbiamo anche toccato con mano — da parte del centrosinistra e delle sinistre, che prima hanno annunciato una sorta di ostruzionismo pre-estivo nel tentativo di rallentare i nostri lavori e poi — una volta accertato che la Lega Nord Federazione Padana aveva intenzione di osteggiare (e continuerà a farlo) duramente questo provvedimento illiberale, assolutamente statalista e irricevibile — sono indietreggiati innanzi a questa nostra ferma posizione, tanto che alcuni che avevano chiesto di parlare sul complesso degli emendamenti vi hanno rinunciato.

Ovviamente, il centrosinistra, come abbiamo visto in Commissione, presta soccorso con grande piacere alla maggioranza (intesa, ovviamente, senza la Lega Nord Federazione Padana), anche per coprire le gravi responsabilità politiche che ha avuto nella gestione di Alitalia. Ricordiamo i vari presidenti, tutti di nomina IRI, con la presenza, quindi, della *longa manus* di Romano Prodi, ancora per poco *leader* del centrosinistra, che ha indicato (nel periodo 1978-1988) Umberto Nordio. Ricordo Bisignani, che nel 1994 ci ha consegnato un'Alitalia con una perdita di 345 miliardi di lire; ricordo Schisano, che nel biennio 1994-1996 ha raggiunto la quota di 1.217 miliardi di lire di perdite; ricordo, infine, Domenico Cempella, che nel periodo di Governo dell'Ulivo è uscito dalla gestione con 907 miliardi di perdite. Insomma, in questa dissennata gestione di Alitalia mi sembrano evidenti le responsabilità da parte del centrosinistra.

Quindi, ancora maggiore è lo sconcerto o, meglio, lo sconforto da parte di chi sperava di trovare in questa coalizione e in questa legislatura una possibilità di svolta, di trovare le condizioni favorevoli ed il terreno fertile per poter finalmente recidere il cordone ombelicale di questo assistenzialismo e statalismo, di poter final-

mente dare un taglio netto alla politica delle assunzioni nelle società statali o controllate dallo Stato o, comunque, parastatali, di redistribuire la ricchezza anche nell'ambito del territorio nazionale e, quindi, di riuscire a incidere sulle politiche del personale assolutamente discriminatorie e razziali che hanno determinato e continuano a determinare — come abbiamo visto — questi enormi e inconcepibili centri di costo.

La logica imporrebbe, quindi, una scelta drastica e liberista, una scelta che vede certamente la presenza dello Stato, che però accompagni Alitalia verso il mercato. Non più, quindi, il solito (lo definisco così, perché purtroppo non è la prima volta che ne discutiamo) « prestito », tra virgolette, o meglio, la solita regalia a fondo perduto.

Occorreva una radicale e sostanziale rimodernizzazione, con una variazione sostanziale della logica gestionale aziendale e con l'adozione di un piano industriale che non abbiamo ancora visto.

Siamo stati addirittura « presi per i fondelli » dall'attuale presidente dell'Alitalia, che si è presentato in Commissione bilancio senza fornire indicazioni probanti sul piano industriale, per poi invece essere dovizioso nei dettagli con le parti sindacali, quasi come se il passaggio parlamentare fosse un atto dovuto. Ormai, Pantalone paga e paga per tutti, per cui non dobbiamo più preoccuparci né formalizzarci, né tantomeno rivestire con un minimo di decenza questo genere di interventi!

Noi non ci stiamo, la Lega Nord Federazione Padana non ci sta ad adottare questo genere di provvedimenti, né accetta questo tipo di logica. Pertanto, ancora una volta in questa sede, di fronte ai colleghi sia della maggioranza sia dell'opposizione ribadiamo una posizione forte di contrasto nei riguardi di queste logiche

PRESIDENTE. Onorevole Caparini, si avvii a concludere.

DAVIDE CAPARINI. Concludo brevemente, ricordando che il nostro obiettivo

non è rappresentato soltanto dalla possibilità di guadagnare qualche minuto o qualche ora prima dell'inevitabile approvazione di questo provvedimento. Vogliamo invece testimoniare la rabbia di coloro che in questo provvedimento vedono il fallimento di un'idea, quella per cui questo Stato possa finalmente cambiare modalità e metodi d'azione, diventando uno Stato più equo e giusto.

Purtroppo, siamo ancora molto distanti da questo obiettivo, che è quello di uno Stato moderno. Questi provvedimenti lo dimostrano e dimostrano anche come la prima Repubblica purtroppo non sia morta ed anzi abbia ancora dei sussulti (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*)!

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

CESARE ERCOLE. Signor Presidente, onorevoli colleghi, nel pomeriggio di oggi gli interventi dei colleghi della Lega Nord Federazione Padana hanno fornito una completa fotografia delle nefandezze che si sono verificate negli ultimi quattordici anni in seno alla nostra compagnia aerea.

Si possono svolgere ulteriori considerazioni sulle strategie aziendali sbagliate, sugli sperperi economici effettuati sia a Milano sia a Roma. Addirittura, si imputa il deficit economico dell'Alitalia, o parte del deficit, ad un virus, quello della SARS, che ha colpito tutti i paesi orientali e che ha raggiunto anche il nostro paese. È stata questa una delle ragioni, insieme all'attentato alle Torri gemelle e alle guerre, addotte per giustificare perdite ed una mancata compensazione commerciale ed occupazionale della nostra compagnia di bandiera.

L'Alitalia nel 2003 ha fatto registrare un fatturato di circa cinque milioni di euro, con una flessione del 9 per cento rispetto al 2002, con perdite stimate addirittura intorno ai mille miliardi e con una flotta aerea che, secondo quanto affermato dal ministro Buttiglione — ora non più ministro ma commissario europeo — in sede di approvazione di questo prov-

vedimento al Senato, non è più di proprietà dell'Alitalia, ma è solo in *leasing*.

L'aveva già accennato il collega Pagliarini, lo ripetiamo: questa flotta in *leasing* trasporta circa 23 milioni di passeggeri contro i 25 milioni trasportati nel 2000. Tale flessione dal punto di vista commerciale va ricercata in una strategia aziendale completamente sbagliata.

Il mio collega, onorevole Caparini, ha già accennato a chi ha contribuito a tale disastro della compagnia di bandiera. Vorrei soffermarmi, quindi, sulle presidenze e sugli amministratori. Tra il 1978 ed il 1988 Umberto Nordio viene accusato da Prodi, allora presidente dell'IRI, di immobilismo sul mercato e di fermare lo sviluppo delle rotte. Nonostante tutto, viene cacciato con un attivo di 48 miliardi di lire.

Dal 1989 al 1994 arriva Giovanni Bisignani, forte della promessa di un consistente intervento dell'allora azionista IRI sul capitale: vengono aperte rotte ovunque e vengono acquistati numerosi aeromobili, poi rivenduti. Guarda caso, i soldi dell'IRI non arriveranno mai ed i conti di Alitalia cominciano a scendere ed a prendere una brutta piega. Il bilancio del 1993 viene chiuso con 345 miliardi di perdite.

A Bisignani succede, tra il 1994 e il 1996, il signor Roberto Schisano, nominato da Prodi, il quale nel 1996 chiude il bilancio con perdite per 1.217 miliardi di lire: la voragine aumenta sempre di più.

Dopo di lui, nel periodo 1996-2001 – guarda caso, ricorre in continuazione il nome di Prodi – vi è il signor Domenico Cempella, che lascia nel 2001, chiudendo il bilancio con perdite per 907 miliardi di lire.

Tra il 2001 ed il 2004 vi è Francesco Mengozzi – dietro di lui sempre il solito nome: Prodi – che lascia nel febbraio del 2004 con perdite che arrivano a 511 milioni di euro, cioè più di mille miliardi di vecchie lire.

L'ultimo arrivato, nel 2004, è Marco Zanichelli, che nei primi quattro mesi dell'anno ha segnato perdite per circa 250 milioni di euro, cioè circa 500 miliardi di vecchie lire.

Adesso, invece, è arrivato un mago. Il presidente di Alitalia, il dottor Bonomi, aveva detto chiaramente che era necessario un piano strategico aziendale, ma anche una ristrutturazione del personale e, soprattutto, erano necessari 400 milioni di euro. In quel momento qualcuno negò tale prestito all'allora presidente Bonomi, mentre non lo nega al mago Cimoli che si presenta in Commissione – non ripeto le affermazioni già elencate dal collega Pagliarini –, dicendo che il piano non esiste e il giorno dopo incontra i sindacati illustrando il piano.

Evidentemente le magie non le fanno solo i maghi, ma anche il signor Cimoli, il quale tira fuori dal cappello un piano strategico aziendale, che pare si fosse perso nei meandri dei cassetti di qualche scrivania e che noi parlamentari non conosciamo. Il nostro gruppo, di fronte a queste scellerate politiche della compagnia aerea, nutre un atteggiamento molto critico per l'inefficienza e per l'incapacità di competenza di Alitalia sul mercato.

Nello specifico del decreto-legge, il famoso prestito ponte da esso previsto trova la sua principale giustificazione nella necessità di una continuità aziendale (dell'Alitalia), dal momento che la compagnia di bandiera nello scorso mese di giugno aveva in cassa 150 milioni di euro, contro i 500 milioni di euro dello scorso mese di gennaio. Questo decreto-legge suscita quindi qualche perplessità per il motivo che ho già accennato. Già i precedenti vertici dell'Alitalia avevano chiesto al ministro Tremonti di concedere questo prestito, allo scopo di consentire l'approvazione del bilancio 2003. Tuttavia, tale richiesta era stata valutata dal ministro come un probabile aiuto di Stato e pertanto era stata respinta. La stessa richiesta, avanzata dal mago Cimoli, è stata accolta da Tremonti lo scorso 22 giugno, il quale ha firmato il decreto-legge in esame, nonostante il parere negativo della società di certificazione sul bilancio 2003.

La Lega resta dunque fortemente contraria al provvedimento, perché dietro questo prestito ponte, concesso con garanzie da parte dello Stato, si potrebbe na-

scondere una ricapitalizzazione della compagnia. Il prestito viene concesso senza il beneficio della preventiva escussione da parte degli eventuali creditori. Ciò significa che nell'ipotesi, peraltro non improbabile, in cui Alitalia non fosse nella disponibilità di restituire questo prestito, il creditore banca — secondo quanto affermato dal presidente Cimoli sarebbero sei o sette le banche interessate a concedere il prestito, tra cui Banca Intesa, Deutsche Bank, Unicredit, una banca spagnola e l'azionista della Banca nazionale del lavoro — si rivolgerà direttamente allo Stato, che oltre tutto non è neppure considerato come creditore privilegiato. Pertanto i crediti dello Stato nei confronti di Alitalia potranno essere soddisfatti soltanto dopo tutti gli altri creditori; peraltro, proprio su questo aspetto, la Lega ha presentato diverse proposte emendative.

Inoltre, il prestito ponte viene concesso senza essere stato preceduto dalla presentazione di un piano industriale serio, che deve affrontare il problema degli esuberanti. Anche la commissaria europea De Palacio ha precisato che la compagnia di bandiera dovrà operare tagli al personale e soprattutto dovrà chiarire la questione dell'aeroporto di Malpensa, circa il proprio futuro quale *hub* di riferimento di Alitalia, tenuto conto — come hanno già ricordato molti miei colleghi — che il 70 per cento dei biglietti viene venduto in Lombardia, mentre la compagnia è localizzata prevalentemente nella regione Lazio, dove si trova l'aeroporto di Fiumicino.

Ecco quindi che le nostre critiche sono motivate proprio da questo aiuto, una sorta di salvataggio garantito dallo Stato — dal Tesoro, in questo caso, che è l'azionista di maggioranza della compagnia aerea, con oltre il 62 per cento del capitale —, il cui rimborso dovrà essere effettuato nel tempo massimo di dodici mesi, quindi entro il 31 ottobre 2005.

È stato ricordato che questo prestito ha ottenuto nei giorni scorsi il via libera da Bruxelles, poiché è stato considerato come una forma di aiuto per favorire il salvataggio dell'azienda e ciò implica il divieto di utilizzare il prestito per lo sviluppo.

Pertanto, fino al 31 ottobre 2005, Alitalia dovrà adottare solo misure finalizzate al risanamento, mentre gli investimenti sulla flotta e l'apertura di nuove rotte devono essere rimandati necessariamente al 2006.

Queste sono le motivazioni, in parte tecniche, in parte politiche, che ci inducono ad esprimere un giudizio fortemente critico sul provvedimento e contrario a tali forme di aiuto, di cui già l'onorevole Pagliarini ha parlato nel suo lungo intervento. Tra 1990 ed il 2003 sono stati concessi 3 mila 92 milioni di euro per gratificare questa azienda e, tutte le volte, a bilancio consolidato, si diceva che sarebbe stato necessario operare la famosa ristrutturazione aziendale.

Mai nessuno ci pensava e tutti gli anni si andava avanti, con aumenti di capitale e regalie, alla faccia dei cittadini onesti che pagano le tasse, in un modo sconsiderato e senza alcuna avvedutezza per il futuro di questa azienda.

Ribadiamo, ancora una volta, la nostra posizione critica nei confronti di questo provvedimento e vorrei riallacciarmi ai concetti di responsabilità (a noi molto caro, ma penso a tutti voi) e di sussidiarietà, nonché al federalismo. Quando questa benedetta riforma federale giungerà all'esame di quest'aula, sicuramente avremo modo di svolgere alcune considerazioni che riguardano specificatamente anche questo caso.

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

ALDO PERROTTA. Signor Presidente, piuttosto che svolgere un'analisi sull'Alitalia, vorrei fornire alcune risposte ai colleghi del centrosinistra, perché ne ho sentite di cotte e di crude.

So che voterete (almeno una parte di voi) il provvedimento, ma non potete addebitare a noi il *crack* dell'Alitalia. Dove eravate, dove erano i vostri partiti quando i consiglieri di amministrazione ed i presidenti, nominati dal centrosinistra, cedevano rotte attive ad altre società? Dove eravate quando i consiglieri di ammini-

strazione fornivano centinaia e centinaia di miliardi di consulenze ed incarichi all'esterno? Dove eravate quando gli stessi consiglieri d'amministrazione si aumentavano *benefit*, stipendi ed incarichi? Dove eravate fra il 1999 ed il 2001, quando si assumevano 4.700 persone, causando un deficit di 2.500 miliardi? Delle 4.700 persone, 800 sono state assunte come dirigenti!

In Alitalia vi è il più alto rapporto al mondo fra dirigenti e dipendenti (una sola nazione è superiore, la Corea del nord!). Ma io lo so dove eravate! Eravate in aula ad approvare decreti *omnibus*, volti a favorire quelle ricapitalizzazioni che sono state causa di questi sprechi, avallando il deficit di Alitalia!

Vorrei adesso rivolgermi ai colleghi della Lega: oggi è difficile sostenere tutto ciò, ma cosa dovremmo fare? Licenziarli?

Noi siamo lo Stato, abbiamo il diritto e il dovere di sopperire anche alle mancanze dei precedenti Governi. Abbiamo il diritto e il dovere di sobbarcarci questo onere attraverso una finanza creativa, come quella posta in atto dal ministro e sperando che i sindacati, questa volta, non si pongano in una posizione che potrebbe far cadere nel baratro Alitalia.

Dunque, spero che si stia lavorando tutti insieme per garantire un futuro e, soprattutto, un decente posto di lavoro ai dipendenti di Alitalia (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

PIER PAOLO CENTO. Signor Presidente, ritengo che la presentazione di questo decreto-legge e la previsione del cosiddetto prestito-ponte, realizzata con la garanzia dello Stato, da una parte, sia un atto dovuto per venire incontro alla necessità di salvaguardare la compagnia di bandiera ma, dall'altra, sia anche l'espressione più evidente del fallimento delle politiche aziendali della precedente amministrazione manageriale che, nel corso di questi anni, ha commesso errori sia nella gestione delle previsioni di crescita sia

nella capacità di difendere il mercato di Alitalia a livello nazionale ed internazionale.

Vi è stata una crescita di costi senza regole e senza capacità di previsione che poi si voleva far pagare ai dipendenti di Alitalia, tentando la facile scorciatoia per cui, da una parte, i dirigenti sbagliano le previsioni economiche e si allargano fuori misura con consulenze di milioni di euro e, dall'altra, quando ci si accorge che la compagnia non è più in grado di sopportare questa spesa incontrollata, si adotta la scelta apparentemente più rigorosa, vale a dire quella di tagliare 2.500 posti di lavoro e poi 4 mila.

Abbiamo fatto bene a sostenere l'iniziativa sindacale, sia confederale sia di base. Proprio l'altro giorno, a Roma, c'è stata un'importante assemblea della CUB trasporti dei lavoratori di Alitalia alla presenza di diversi parlamentari di maggioranza e di opposizione, oltre che di rappresentanti degli enti locali e delle regioni, nella quale è emerso con forza, in ordine a questo prestito-ponte, il fatto che non è un caso se questa azienda si trova nelle condizioni in cui l'hanno posta le politiche sbagliate di questi anni.

Politiche sbagliate che hanno puntato sulla precarietà dei rapporti di lavoro, togliendo diritti e dignità ai dipendenti di Alitalia, mettendoli in condizioni di sfruttamento e caricando su di loro i costi di una scelta politica liberista selvaggia che, da una parte, toglieva diritti e, dall'altra, peggiorava il servizio aereo.

Infatti, quando si attuano politiche liberiste, non solo ci rimettono i lavoratori, ma vengono meno anche la sicurezza e la qualità del trasporto aereo: così, da un lato, sono aumentate le tariffe e, dall'altro, sono diminuiti gli *standard* di sicurezza e di qualità.

La scelta di Alitalia è una scelta politica del Governo, come si evidenzia anche dall'ostruzionismo, in parte strumentale, posto in essere dal gruppo della Lega Nord Federazione Padana per ragioni legate alla cosiddetta *devolution*, ma che non a caso si indirizza proprio al decreto in oggetto, perché l'esecutivo, nel corso di questi mesi,

ha sempre deciso di peggiorare le condizioni della compagnia di bandiera, in particolare colpendo l'aeroporto di Fiumicino.

A tale azione è sottintesa, infatti, l'affermazione di una battaglia contro Roma e contro lo sviluppo economico-industriale di questa città, di cui il sistema aeroportuale di Fiumicino è ovviamente uno dei cardini.

Il gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo esprime un giudizio positivo su questo maxi prestito; vogliamo sgombrare il campo, come hanno già detto anche altri colleghi dell'opposizione, dal sospetto e ci assumiamo la responsabilità di sostenere una scelta obbligata, ottenuta grazie alla mobilitazione dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali. L'Alitalia non poteva essere abbandonata a se stessa, dopo gli errori compiuti dal *management* e dal Governo. Si è reso necessario allora un intervento pubblico e si deve avere il coraggio di dirlo: in alcuni casi l'intervento pubblico è necessario!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI (ore 18,45)

PIER PAOLO CENTO. Non deve essere necessariamente un intervento di stampo statalista, ma occorre comunque porre rimedio agli errori gravi di gestione fatti nelle politiche di privatizzazione e di liberismo selvaggio. L'intervento pubblico, operato dallo Stato con la garanzia sul maxi prestito nei confronti di Alitalia incontra quindi il nostro giudizio positivo, ma dobbiamo altresì ricordare al Governo di non nascondere la testa nella sabbia e di non fingere di non vedere quali sono i problemi che permangono, anche dopo che l'aula avrà approvato questo decreto-legge a larga maggioranza.

I problemi rimangono nell'affrontare strategicamente la questione dell'Alitalia e la necessità di un suo rilancio. Tale rilancio, per il gruppo Misto-Verdi-L'Ulivo, deve avvenire assicurando innanzitutto che nessun posto di lavoro sarà toccato; nessun lavoratore di Alitalia deve essere licenziato. Nessuno pensi nei prossimi

mesi, dopo avere caricato i costi dell'intervento pubblico su tutti cittadini italiani, di fare come in passato è stato fatto con la FIAT, socializzando le perdite e poi, una volta intravisti la ripresa e i profitti, scaricando i costi sui lavoratori. Si è proceduto, infatti, verso politiche di taglio di posti di lavoro e di esuberi, parola peraltro inaccettabile: non si tagliano solo i lavoratori ma anche le storie personali, i loro diritti e i loro bisogni come se fossero semplici numeri, senza tener conto del loro diritto al reddito e al posto di lavoro.

Lo diciamo anche a Cimoli, perché gli effetti dei tagli operati nelle ferrovie esplicano anche oggi le loro conseguenze, in un servizio di trasporto ferroviario che ogni giorno diventa qualitativamente sempre meno efficiente e meno accessibile a causa dei suoi costi. Le linee locali vengono tagliate, tanto che in questo paese, ad eccezione della tratta Roma-Milano, è difficile viaggiare in treno.

Lo diciamo, quindi, a Cimoli e al Governo: nessuno pensi di chiedere il nostro consenso che, peraltro, daremo coerentemente al decreto-legge sul maxi prestito per salvare l'Alitalia, se una volta presi i soldi si procederà a tagliare i posti di lavoro.

Se necessario saremo, come abbiamo fatto in questi mesi, a fianco dei lavoratori di Alitalia, per garantire che nessuna ristrutturazione selvaggia possa avvenire senza il loro consenso, contro i loro diritti e la garanzia del posto di lavoro. Alitalia può e deve essere salvata, Alitalia deve voltare pagina, mettendo alle spalle la stagione della privatizzazione e delle politiche liberiste selvagge, Alitalia può e deve recuperare la sua funzione strategica anche nello sviluppo economico di Roma e del Lazio. È positivo che su questo tema vi sia il concorso di tutte le istituzioni locali, non solo di quelle governate dal centrosinistra ma anche della regione, governata dal centrodestra.

Su tutto ciò continueremo a vigilare, affinché gli impegni che chiediamo al Governo siano mantenuti. Si tratta di avere il coraggio di porre alle nostre spalle, a partire da Alitalia, le politiche di

privatizzazione e di liberismo selvaggio, e di avere il coraggio di rivendicare la necessità che in alcuni settori strategici, come accade nel resto d'Europa, vi sia un ruolo importante di controllo, di regolamentazione e di garanzia di sicurezza e di qualità del servizio da parte del sistema pubblico.

Sono queste le ragioni che ci portano ad esprimere un giudizio positivo sul disegno di legge di conversione in esame e che ispirano la nostra battaglia parlamentare affinché il decreto-legge non venga stravolto dagli emendamenti della Lega, che da una parte sono strumentali e dall'altra hanno il chiaro obiettivo di penalizzare Alitalia, e con essa Roma e migliaia di lavoratori di questa città e della sua regione (*Applausi dei deputati dei gruppi Misto-Verdi-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

TEODORO BUONTEMPO. Signor Presidente, ritengo inquietante il fatto che siano proprio i lavoratori meno sindacalizzati, che per anni hanno protestato per la cattiva gestione di Alitalia e sono rimasti inascoltati dai vari consigli di amministrazione e dalle stesse forze politiche, a pagare il prezzo più alto di fronte all'aggravarsi della crisi. Ritengo che gli eventuali licenziamenti dovrebbero colpire i dirigenti di Alitalia, piuttosto che i lavoratori, che quando protestavano non venivano ascoltati, con la complicità dei sindacati.

È vero o non è vero che Alitalia, dal 1998 al 2001, ha assunto oltre 4 mila dipendenti? Dov'erano questi cantastorie che sanno tutto sul futuro di Alitalia quando un'azienda in crisi, che vendeva rotte importanti ad altre compagnie, assumeva oltre 4 mila dipendenti, mettendo a rischio il posto di coloro che già vi lavoravano?

Non ho sentito parlare di questo. Oggi discutiamo di quella che è forse l'ultima opportunità per salvare Alitalia, e dovremmo concentrarci su questo interroga-

tivo: è possibile o meno salvare? Non occorre il genio Cimoli per affermare che sono necessari i licenziamenti; non occorre questo grande *manager* di Stato per prendere un prestito, senza presentare, a tutt'oggi, un piano industriale credibile, affinché tale prestito non si trasformi nell'ulteriore anticamera di falsi risanamenti, destinati a portare alla vendita di Alitalia, che, guarda caso, non piace a questo Parlamento, ma piace ed è gradita all'Air France e alle altre compagnie: Alitalia, infatti, è ancora appetibile.

Ho assistito ad una vicenda analoga quando si è messa in ginocchio la Centrale del latte di Roma, che non produceva derivati e, in pieno agosto, assumeva 200 autisti, mentre il mese dopo affidava la distribuzione del prodotto a ditte esterne. Messa definitivamente in ginocchio, l'azienda è stata, quindi, svenduta; a me sembra che, per Alitalia, si stia verificando una situazione analoga. Dunque, onorevole Cento, come ha fatto Alleanza nazionale e come ha ricordato l'onorevole Pezzella (che si è impegnato su tale fronte), dovremmo cercare di estendere, nel caso malaugurato di crisi definitiva, la cassa integrazione guadagni a tale comparto. Altrimenti, parliamo al vento, abbaiamo alla luna!

Prima, comunque, dobbiamo trovare la maniera per estendere, dicevo, la cassa integrazione; bisognerebbe applicare la norma sugli esuberanti. Dal disastro causato da chi ha diretto Alitalia, infatti, non deve seguire che a pagare siano i lavoratori, vittime di quella cattiva e pessima gestione.

Le situazioni economiche di queste società versavano dal 2000, prima delle 4 mila assunzioni, in condizioni di difficoltà incredibile e furono tentate varie concentrazioni con compagnie straniere. È vero che l'11 settembre 2001 ha dato un colpo mortale a tutto il comparto aereo, come è stato ricordato; ha colpito la Swissair ed altre compagnie nel mondo. Ma noi dobbiamo riflettere su come tali società preparavano i bilanci. Il risultato del bilancio del 2002 si era chiuso in attivo, ma in quell'anno l'attivo era frutto non già di

risultati operativi della compagnia, bensì di 567 milioni di euro ricavati da: procedimento arbitrale KLM; vendita comparto Sigma; vendita partecipazione Galileo e Sigma *on line*; riduzione dei costi connessi alla radiazione della flotta; vendita della sede della Magliana, dove la compagnia, attualmente, continua ad occupare l'edificio pagando un canone molto alto.

La compagnia ha venduto la sede di cui era proprietaria: cari colleghi della sinistra, è un'altra inquietante operazione del comune di Roma. Infatti, quando Alitalia chiese di costruire sulla collina della Magliana, si introdussero deroghe alle norme urbanistiche ed ambientali perché si trattava della compagnia di bandiera. Alitalia ha poi venduto questo suo complesso per uffici, sicché attualmente paga un affitto altissimo per rimanervi. Ciò anche se gli uffici potrebbero essere tranquillamente trasferiti a Fiumicino, con un enorme risparmio da parte della compagnia.

Vi era anche la plusvalenza derivante dalla vendita di aeromobili; mi riferisco agli aerei venduti nel 2000 e contestualmente presi in *leasing*, contratto per il quale si paga il canone. Dunque, questa compagnia vende aerei e poi li utilizza pagando il *leasing*. Penso anche all'assorbimento della quota eccedente dei fondi costituiti nel 2001, a fronte delle sanzioni del garante della concorrenza; alla quota relativa alla vittoria legale nel fallimento della Foer; alle plusvalenze derivanti dalla vendita del modello B 747 detto « Jumbo », e via dicendo.

Chiaramente, i 350 milioni di euro sono derivati da due fatti, unici e irripetibili, cioè dai proventi derivanti dalle vicende KLM e Foer. Il nodo della questione è relativo alla riorganizzazione *in toto* della compagnia aerea, correggendo gli errori gestionali dell'organizzazione, realizzati negli anni precedenti dagli amministratori nominati dalle forze politiche che governavano in quel periodo.

Non possiamo accettare, oggi, un'ipotesi di risanamento che preveda massicci licenziamenti di personale, anche perché un accurato studio sul costo del lavoro nell'ambito dell'azienda dimostra in maniera

inequivocabile, comparando la produttività del personale con quella di altre compagnie aeree, che l'Alitalia si trova in condizioni di vantaggio, essendo il costo del lavoro di tale compagnia il più basso in assoluto fra quelle prese a riferimento.

Prima l'onorevole Pezzella, che ha seguito questa vicenda con grande cura, a cui ho mostrato delle tabelle perché egli più esperto di me, potesse leggerle, rilevava quante situazioni positive abbia l'Alitalia, di cui adesso darò qualche cenno.

Se l'Alitalia, nonostante un miglior rapporto tra numero di dipendenti, di veicoli e di passeggeri e nonostante un costo inferiore nel rapporto passeggeri-personale, ingigantiva il suo debito, la responsabilità era dei dirigenti, dei presidenti, oppure di coloro che non erano capaci (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza Nazionale*) o non volevano, o erano venduti ad altri quando mettevano in ginocchio la compagnia aerea.

Al di là delle chiacchiere, sfido anche alcuni colleghi del centrodestra a dimostrare che i costi dell'Alitalia per il personale fossero superiori a quelli di altre compagnie. Anzi, colleghi della Lega, il costo del personale dell'Alitalia è del 22 per 100, mentre quello dell'Air France è di circa il 30 per cento! È una menzogna il costo del personale, perché non si vuole attribuire la responsabilità a coloro che ce l'avevano sul serio!

ALESSANDRO CÈ. E la produttività quant'è?

TEODORO BUONTEMPO. Queste considerazioni fanno sorgere il dubbio se sia effettivamente giusto e razionale rinunciare, cosa che è stata fatta, a rotte primarie che garantivano indici di riempimento molto elevati, piuttosto che trovare il giusto punto di equilibrio su altre rotte, invece deficitarie.

Gli attuali amministratori, quindi, dovrebbero tentare un risanamento, riferendosi principalmente ad una riorganizzazione interna; e l'Alitalia dovrebbe spiegare come mai l'Italia non abbia un punto di approdo in Cina, come mai non abbia

la possibilità di offrire questo tipo di trasporto. Ciò che cosa significa? Significa che questo tipo di trasporto lo offrono le compagnie di altri paesi europei, e quindi i turisti cinesi si spostano verso la Francia, l'Inghilterra, l'Irlanda, il Belgio, mentre l'Italia sta semplicemente a guardare!

Ecco i danni, onorevoli colleghi, che potevano essere visti anche dagli ultimi presidenti, i quali avrebbero potuto denunciare il fatto che la compagnia da essi presieduta rinunciava alla tratta Cina-Italia. Mentre il Governo italiano rivolgeva alla Cina e ad questi paesi incentivi, iniziative, promozioni, la nostra compagnia di bandiera danneggiava l'economia non solo dell'Alitalia, ma anche del nostro paese!

Però, a pagare il fio dovrebbero essere i dipendenti, nonostante costino di meno, nonostante siano in numero inferiore a quelli delle altre compagnie aeree e nonostante il servizio che hanno assicurato: tutte le tabelle europee dimostrano una maggiore produttività dei dipendenti Alitalia! Ciò nonostante, la si è lasciata morire!

Cari colleghi della Lega, premesso che la politica è tale indipendentemente dai rapporti personali e dalla stima reciproca, mi pongo i seguenti interrogativi: la Lega è contraria soltanto per gli esuberanti di personale (che i numeri non comprovano) o, invece, l'intenzione è quella di mettere definitivamente in ginocchio Alitalia a vantaggio di una nuova compagnia aerea del nord, della Padania?

Si vuole distruggere Alitalia solo perché altri hanno amministrato male? Questo Governo vuole rendersi responsabile del licenziamento di migliaia di persone, le quali hanno invano bussato alle porte della politica, firmato petizioni, scritto lettere, organizzato manifestazioni? Tutti zitti, a cominciare dai sindacati, che erano complici della gestione fallimentare!

Ma se Alitalia fallisse, quale vantaggio ne trarrebbe il nord?

Qualcuno ha affermato che esiste il trasversalismo. Figuriamoci! Io allora dico che esiste un trasversalismo confessabile ed uno inconfessabile: il nostro è confes-

sabile, fatto alla luce del sole; al contrario, potrebbe esservi, anche in quest'aula, un trasversalismo che vuole definitivamente affossare Alitalia, magari a vantaggio di « Alipadania » o di un'altra compagnia del nord!

Onorevole Presidente, ritengo che sia stia compiendo un'operazione politica e che Cimoli ci debba assicurare.

PRESIDENTE. Onorevole Buontempo...

TEODORO BUONTEMPO. Non è possibile che non ci si dia assicurazione — entro settembre — sul piano industriale. In caso contrario, avrebbero ragione quelli che, anche nel mio partito, ritenevano che un commissariamento sarebbe stato da preferire ad un « uomo dalle sette stelle » arrivato soltanto per portare il disastro alle estreme conseguenze e per procedere ai licenziamenti!

Alitalia è sana: dobbiamo soltanto decapitare quella classe dirigente che ha fatto fare affari non alla compagnia per la quale lavorava, ma alle compagnie straniere concorrenti! Bisogna salvare Alitalia e bisogna salvare i posti di lavoro: in questo modo salveremo anche la credibilità del nostro paese!

Il fatto che si pensi di smembrare Alitalia per regalarne l'80 per cento ad Air France — che pazza non è — indica, evidentemente, che Alitalia ha un mercato. Allora, dicano chiaramente, quelli che la vogliono affossare, quali collegamenti hanno intrecciato, e con quale potenza finanziaria e bancaria europea, allo scopo di uccidere la nostra compagnia e di fare gli interessi di finanziarie estranee al nostro paese (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza Nazionale*)!

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

MARCO ZACCHERA. Signor Presidente, sebbene non possa vantare l'eloquenza e la foga del collega amico che mi ha preceduto, desidererei svolgere alcune considerazioni che ritengo in parte concrete ed in parte documentate, pur ren-

dendomi conto che intervenire oggi è visto male, anche per il tempo che impegniamo. Il problema, però, è importante. Ce ne accorgiamo tutti i giorni perché siamo in molti ad avere la necessità di viaggiare servendoci della nostra compagnia di bandiera.

È inutile fare, qui, la storia di Alitalia e richiamare colpe antiche, irresponsabilità e sprechi. Oggi, 30 luglio 2004, dobbiamo fare il punto della situazione e dobbiamo seriamente cercare di darci un metodo.

Innanzitutto, ho apprezzato molte affermazioni dei colleghi della Lega, ma non tutte. Penso che sia stata fatta con una certa leggerezza, ad esempio, l'affermazione secondo la quale le cause dei « buchi » sarebbero da ricercare, in maniera preferenziale, in certi territori. In altre parole, soltanto il centro-sud dell'Italia determinerebbe « buchi » nella gestione delle imprese. Non è così! È già stato citato il caso della FIAT, ma ricordo, purtroppo, anche quello della Parmalat.

Quindi, non generalizziamo e non facciamo demagogia. Ho apprezzato gran parte di ciò che ha affermato il collega Dario Galli, del gruppo della Lega Nord Federazione Padana, in merito a Malpensa. Si tratta di una grande responsabilità sia del *management* Alitalia sia della politica della sinistra, perché tale scelta fu compiuta in vista di un accordo europeo con KLM e che a Malpensa avrebbe avuto il suo logico punto di equilibrio; infatti, avrebbe raccolto non solo il mercato italiano ma anche quello del centro Europa, mentre Roma sarebbe rimasta decentrata. Quindi, fu compiuta una scelta strategica non sbagliata, ma fallimentare, soprattutto perché la British Airways riuscì a strappare l'accordo tra KLM ed Alitalia, accordo che Alitalia non riuscì ad osservare completamente, perché a livello europeo (e in quel momento comandava la sinistra) fu vietato ad Alitalia di capitalizzare nel momento giusto. Invece, caro amico Buontempo, sarebbe stato possibile comprare quegli aerei, ma l'Unione europea, per

cinque anni, ha impedito ad Alitalia di procedere ad acquisti strategici ed importanti. I nodi vengono al pettine.

È, invece, verissimo ciò che ha affermato precedentemente il collega Buontempo in merito alle responsabilità enormi di tante dirigenze dell'Alitalia politicizzate che si sono susseguite nel tempo, che hanno fatto moltissimi sprechi e che hanno fatto moltiplicare i dipendenti. Tuttavia, colleghi, non generalizziamo! Oggi, un giovane assunto da Alitalia Team come assistente di volo prende uno stipendio da fame (poco superiore ai mille euro), mentre i nostri piloti, in Alitalia, hanno un trattamento economico superiore di oltre il 30 per cento alle primarie compagnie europee. Questi sono stati gli errori macroscopici ai quali occorre porre rimedio! Vi sono settori di Alitalia che non producono e necessità assolute cui bisogna subito far fronte, altrimenti avremo una flotta a medio raggio MD80 ed un numero di assistenti di volo superiore a quello di tutte le altre compagnie europee su aviogetti della stessa classe! È uno spreco di personale! Bisogna arrivare a riduzioni obiettive, perché quei dipendenti costituiscono un costo esagerato ed inutile!

Inoltre, va detto con forza (e in questo caso hanno ragione i colleghi della Lega Nord Federazione Padana, ma non è necessario appartenere a quel gruppo parlamentare per dirlo) che la compagnia Alitalia è cresciuta nel Lazio e che gran parte dei suoi dipendenti proviene da questa regione, sebbene sia una compagnia nazionale. Io, deputato del nord, mi lamento di questo, poiché una compagnia nazionale dovrebbe assumere lavoratori provenienti dall'intero territorio nazionale, e non solo dal Lazio (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*). Ciò ha comportato errori e costi incredibili nella gestione di Malpensa, che non è mai « decollata ».

Ora, ci troviamo di fronte a due possibilità: concedere o meno questo prestito-ponte. Ai colleghi della Lega Nord Federazione Padana ricordo che in situazioni molto difficili non si può giudicare se una scelta sia giusta o sbagliata. Ricordo che il

13 giugno 2002 la Lega Nord Federazione Padana ha espresso un voto favorevole sul decreto-legge con il quale sono stati concessi ad Alitalia 893 milioni di euro di aumento di capitale (vi sono le dichiarazioni della Lega Nord Federazione Padana). L'articolo 3 di quel decreto-legge recitava: « Al fine di favorire il processo di ricapitalizzazione funzionale al raggiungimento degli obiettivi previsti dal piano biennale 2002-2003, il Ministero dell'economia e delle finanze è autorizzato a sottoscrivere nel 2002 l'aumento di capitale di Alitalia Spa nella misura massima di 893,29 milioni di euro in aggiunta a quanto previsto dall'articolo 1 ». Quindi, chi è senza peccato scagli la prima pietra! In questo caso, nessuno ha peccato. Oggi, dobbiamo decidere se concedere o non concedere questo prestito-ponte. Ma non possiamo non farlo! Se non procediamo con questa capitalizzazione, la compagnia morirà, non esisterà più, i beni patrimoniali avranno un valore pari a zero euro e le nostre linee aeree sarebbero prese dalla concorrenza estera.

Il problema è creare le condizioni per realizzare questo aumento di capitale e porre ad Alitalia obblighi in forza dei quali si realizza questo prestito-ponte. L'obbligo si chiama piano industriale.

Purtroppo, ad oggi, questo piano industriale sostanzialmente non lo conosce ancora nessuno, se non si pensa ad una divisione all'interno di Alitalia, forse in diverse società, e a risparmi operativi. La condizione che chiedo al mio Governo per potere dire sì — e diremo sì — a questo provvedimento di oggi è di valutare il piano industriale prima di firmare la fideiussione del prestito-ponte — questo, in buona sostanza, è il punto fondamentale della decisione che dobbiamo prendere oggi —, in modo da esser sicuri che questo piano aziendale in primo luogo funzioni, in secondo luogo, che stia in piedi dal punto di vista economico e in terzo luogo, che sia accettato anche a costo di sacrifici. Infatti, non serve a niente fare un piano industriale se il giorno dopo i dipendenti Alitalia entrano in sciopero; non serve a niente fare un piano aziendale se poi non

lo si può rispettare. Allora sì che forse è meglio prendere gli aerei in *leasing* anziché comprarli! Perché è il sistema più logico per spendere di meno, per poter mantenere determinate rotte. Questi sono i punti fondamentali. Quindi, il nostro, oggi, è un « sì » condizionato — almeno a mio avviso — al Governo. Noi in Parlamento diremo « sì » a questo prestito-ponte, ma solo se il Governo si impegnerà ad avere garanzie da Alitalia e a non concedere fideiussioni, se queste garanzie non ci saranno. Altrimenti, sarebbe come buttare acqua in un secchio bucato: solo se prima si chiudono i buchi o ci si impegna a chiudere i buchi all'interno del secchio è giusto dare questi fondi.

Mi avvio alla conclusione. Io penso che noi siamo costretti ad approvare questo decreto-legge, assolutamente senza entusiasmo, ma penso anche che si debba continuare a monitorare, dal punto di vista politico, dal punto di vista amministrativo, ma soprattutto dal punto di vista tecnico-economico questo piano aziendale, perché altrimenti avremmo fatto del male dando oggi ulteriori soldi ad un creditore che non è capace di pagare. Certo, Alitalia è anche un patrimonio, composto da persone, da dipendenti, da migliaia di famiglie, dal valore degli aeromobili, dalle rotte, dalle strutture e, per questo, ad Alitalia chiediamo di avere più coraggio. Qui salta di nuovo fuori il deputato del nord che dice che i mercati hanno la loro logica. La logica è che l'Italia deve trovare assolutamente dei collegamenti con altre primarie compagnie europee, altrimenti con i prezzi non ci stiamo dentro. Il problema è che voi fate una società quando avete in mano il 51 per cento, ma se avete in mano il 49 per cento non contate nulla. Il dramma è che se ci alleiamo con Air France noi conteremo un terzo di Air France e, quindi, saremo soci di minoranza. Allora, nel negoziare qualsiasi tipo di accordo, secondo me, vanno valutate bene le clausole internazionali, altrimenti è verissimo che Malpensa perderebbe ogni credibilità, che Fiumicino diventerebbe assolutamente marginale. Però, amici miei, questa è già la situazione

di oggi. Se oggi voi dovete fare voli intercontinentali, nella gran parte dei casi, dovete partire da Francoforte oppure da Parigi; ormai non si parte più dall'Italia, se non per alcune rotte. Quindi, questa è già la realtà; bisogna rendersene conto. È inutile dire che ho tanti bei pennacchi e tanti bei cappelli se poi, in realtà, ho « le pezze al sedere »! Diciamocele pure, queste cose, in Parlamento!

Il nostro « sì » a questo prestito-ponte è condizionato alla serietà del Governo di garantirci non tanto che questi soldi saranno spesi bene — questo dovrà farlo Alitalia — quanto che avrà in mano un piano industriale credibile e valido, costi quel che costi! Agli amici della sinistra che oggi, da quel che mi pare di capire, voteranno questo decreto-legge, chiedo un impegno: che nessuno di noi faccia poi demagogia quando si dirà che per salvare Alitalia bisognerà fare dei sacrifici. Li dovranno fare i dipendenti, gli utenti, le diverse società fornitrici di Alitalia; li dovranno fare soprattutto i dirigenti, che effettivamente hanno le più grosse responsabilità, anche per gli importi con cui sono stati pagati. E li dovrà forse fare ciascuno di noi, se qualcuno ci verrà a chiedere di essere aiutato per entrare in Alitalia. Non possiamo più permettercelo! Dobbiamo avere il coraggio di dircelo con molta serietà. Se l'Italia è un paese serio, deve dimostrare rigore, se l'Italia vuole uscire dalla crisi bisogna uscirne con il rigore. Non c'è altra strada. La demagogia non paga in nessuna parte del territorio del paese, la demagogia in economia non paga mai (*Applausi dei deputati del gruppo di Alleanza Nazionale e di deputati del gruppo di Forza Italia*)!

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

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente...

PRESIDENTE. Colleghi della Lega Nord Federazione Padana, sta parlando un vostro collega. Vorrei pregarvi di accomodarvi cortesemente fuori dall'aula, se dovete parlare, come si fa nel Parlamento

italiano. Così non è possibile! Vi prego. Io capisco che avete un problema politico, lo abbiamo tutti, però vorrei pregarvi di rispettare il Parlamento e soprattutto il vostro collega che sta parlando (*Commenti dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

LUCIANO DUSSIN. Signor Presidente, desidero iniziare il mio intervento ringraziando innanzitutto l'onorevole Pagliarini per la lucida analisi che ha svolto poche ore fa sulla situazione che ci vede coinvolti in questa discussione.

L'Alitalia, ad avviso del nostro gruppo, deve adeguarsi al nuovo corso dell'Italia nell'Unione europea, a seguito dell'introduzione dell'euro. È toccato dapprima allo Stato mettere mano al disordine in cui aveva vissuto negli anni scorsi e che ha generato il terzo debito pubblico mondiale. Esso è stato costretto, visto che ormai i nostri bilanci sono controllati anche da Bruxelles, a non emettere a caso, o quando interessava, buoni del Tesoro senza controlli, a predisporre ed approvare i propri bilanci senza commettere imbrogli, come ormai accadeva da decenni, e si è adeguato anche a non poter più svalutare la nostra moneta, la lira (che adesso non c'è più), a seconda delle situazioni che si presentavano di volta in volta e che necessitavano di questi artifici e correttivi. Proprio perché le cose sono cambiate, lo Stato si è dovuto adeguare.

Da ultimo, abbiamo visto che anche altri settori del paese, che ritenevano che la necessità di compiere un riordino di questo tipo non dovesse mai arrivare, si sono dovuti scontrare con la nuova realtà. Mi riferisco, ad esempio, al mondo del calcio, il quale era abituato a spendere e spendere emettendo titoli azionari non coperti ed acquistando calciatori per decine di miliardi di vecchie lire, senza disporre dell'avallo di bilanci che comprovassero la possibilità di effettuare tali acquisti. Il calcio, insomma, navigava come la cosiddetta prima Repubblica: si spendeva, ma non si sapeva dove si sarebbe arrivati; o meglio, si sapeva dove si sarebbe andati a finire, ma anche se i conti

non quadravano, si continuava a navigare a vista. Vediamo, anche in questi giorni, che qualcosa sta cambiando, perché si sta adeguando anche il mondo del calcio.

Lo stesso discorso vale per l'Alitalia. La situazione dell'Alitalia, nel contesto della nuova Unione europea e dell'adesione del nostro paese alla nuova moneta unica, non consente più di adottare le politiche industriali che sono state finora condotte. Allora, accade che anche altri soggetti, oltre all'Alitalia, devono adeguarsi.

Ad esempio, non esiste più la possibilità, anche per la compagnia di bandiera, di usufruire di quelle forme di intervento un po' « drogate » che vedevano aziende dello Stato vendute – o meglio, svendute – ai soliti noti, vale a dire alle solite quattro o cinque famiglie che comandano in questo paese, per essere successivamente riacquistate o collocate sui mercati, imbrogliando così milioni di cittadini, i quali erano costretti – probabilmente perché si abbassavano volutamente gli interessi sui buoni del Tesoro –, a dirottare i loro risparmi in Borsa e ad acquistare queste aziende decotte.

I risparmi dei cittadini salvavano queste aziende per modo di dire, poiché dopo sei mesi esse battevano ancora cassa e si trovavano con un pugno di mosche in mano! Pertanto, non è possibile pensare di risolvere il problema dell'Alitalia attraverso gli artifici ed i giochi che hanno visto naufragare l'economia di questo paese.

Abbiamo sempre sostenuto la necessità di vivere in un contesto di libero mercato. Io, ahimè, provengo da una regione, il Veneto (*Una voce dai banchi dei deputati dell'opposizione: « Tornaci ! »*)...

LUCIANO DUSSIN. Posso ritornarci, se voglio: non ho bisogno che qualcuno mi ci mandi!

Ricordo che, nella mia regione, alcuni industriali avevano dato vita ad una compagnia aerea privata, la Alpi Eagles, ma è stata « cannibalizzata » e costretta quasi al fallimento perché non riusciva a tenere testa alla compagnia di bandiera, l'Alitalia, che lavorava sottocosto.

Non viviamo neanche in un paese moderno, che rispetta la Costituzione, in cui la libera impresa è garantita assieme alla proprietà privata. Infatti, se a fianco delle iniziative dei privati, poniamo lo Stato, che può permettersi di tenere in piedi aziende che costano perché hanno bilanci drogati e che fanno chiudere chi tenta di arrangiarsi con fondi propri, senza intaccare, con la fiscalità, le tasche dei cittadini contribuenti, anche ciò deve rappresentare un motivo di riflessione. Se continuiamo così, ma non è neanche più possibile, possiamo affermare che la nostra è un'economia « sovietizzata » e non vi è libera impresa privata che possa tenere testa a concorrenze che arrivano da industrie parastatali, decotte, che lavorano sottocosto. Mi sembra sia un'evidenza molto chiara.

Ciò, tra l'altro, è un problema che esce anche dai confini del nostro paese, perché tali concorrenze si registrano a livello comunitario. Mi vengono in mente le tariffe stracciate proposte da compagnie straniere, quali, ad esempio, le irlandesi, che fanno chiudere altre compagnie. Le compagnie irlandesi non vendono biglietti a 5 euro perché sono più brave, ma perché ottengono aiuti dallo Stato, derivanti da fondi comunitari – quindi, anche nostri –, e fanno lo stesso gioco perverso che spiegavo in precedenza. Alitalia fa andar male Alpieagles come l'Irlanda fa andar male Alitalia. Perché succede ciò? Perché, purtroppo, non siamo entrati in un'Unione europea omogenea, per tassazione, per ricchezza, per costi sociali. Quando si presentano tali disparità, è logico che debba intervenire la politica. Dunque, vi è chi lavora sottocosto, chi aiuta i propri vettori, si drogano l'economia e il mercato e, quando entra la politica, l'impresa muore perché non ha certezze: oggi prende finanziamenti per aprire, domani prende contributi per chiudere. La politica non deve entrare nell'economia. Va da sé che la politica entra quando le aree, purtroppo, non sono omogenee. L'Unione europea, ahimè, ne è un esempio. Mi auguro che ciò non rovini tutto il tessuto e le conquiste sociali dei 25 paesi che ne

fanno parte, ma mettere assieme, con condizioni così diverse, Stati che devono intervenire con aiuti per cercare di equilibrare tali scompensi economici, ripeto, determina l'ingresso nell'impresa e l'impresa muore.

Ritornando all'Alitalia, che fosse tutto drogato dalla prima Repubblica, ne abbiamo avuto gli esempi pochi anni fa, quando, dirottati i buoni del tesoro nella borsa del nostro paese — probabilmente per rimanere dentro i parametri di Maastricht era necessario pagare meno gli interessi dei buoni del tesoro per diminuire la spesa pubblica —, i nostri cittadini si sono riversati in massa nella borsa e compravano ciò che vi era da comprare. Sono entrate centinaia di migliaia di miliardi di vecchie lire. I cittadini hanno acquistato anche le azioni dell'Alitalia e, mentre l'Alitalia stessa faceva « buchi » di quattro, cinque o 6 mila miliardi di vecchie lire ogni semestre, guarda caso, i titoli dell'Alitalia, in sei mesi, sono cresciuti del 60 o del 70 per cento. Qualcuno avrebbe dovuto accorgersi di tali fatti. Come al solito, sono stati i cittadini a rimetterci, chi la liquidazione e chi i pochi risparmi: basterebbe parlare con i cittadini interessati. È un sistema che non può continuare.

Abbiamo assistito, anche noi che utilizziamo molto spesso i vettori aerei, ad alcune forme di risparmio, messe in atto per dimostrare che qualcosa si stava tentando di fare, tagliando alcune spese. Primo dato emerso è che, ad esempio, nelle tratte nazionali, sparivano le bibite e vi erano solo bottiglie di acqua minerale. Non è così che si salva una compagnia aerea nazionale. Anzi, i costi restano e si tagliano i servizi. È un fatto che ha del ridicolo, se vogliamo, e che dimostra quanto sia difficile mettere mano ai veri problemi, perché vi sono resistenze sindacali, perché gli stessi dipendenti non vogliono capire che, in tal modo, minano anche il loro futuro, eccetera.

Assistiamo a situazioni analoghe, per esempio, anche nel riordino dei diversi ministeri di questo paese.

È giusto ricordare che la Casa delle libertà, con la legge finanziaria dell'anno

scorso e anche con l'ultima, è riuscita a tagliare del 20 per cento (10 più 10) le spese dei ministeri; però, non riesce a mettere mano al problema degli esuberanti del personale. Nessuno spera che vengano licenziati in tronco centinaia di migliaia di cittadini; però, almeno si dovrebbe prevedere che, a lungo termine, si arrivi a un blocco del *turn over*, perché non possiamo permetterci di avere un milione di dipendenti pubblici in più della media europea. Allora, si tagliano del 10-20 per cento le spese dei ministeri, pur sapendo che il 90 per cento delle spese complessive degli stessi è da imputare agli stipendi dei dipendenti. Si continua a sostenere il 90 per cento dei costi perché gli stipendi restano invariati e si taglia il 10 per cento dei costi, il che vuol dire tagliare le spese per la cancelleria (tanto che manca anche la carta per le fotocopie) e, alla fine, il costo rimane, ma mancano i servizi.

Allora, anche il fatto di tentare di ridimensionare, tagliare ed eliminare le bibite si scontra contro l'evidenza dei fatti: il problema è che c'è troppo personale. Lo ripeto: nessuno, neanche la Lega, pretende che vi siano chissà quanti licenziamenti, ma si chiede di proiettare in un'ottica futura (magari in cinque o in dieci anni) un riordino per riportare in equilibrio le funzioni stesse di una compagnia aerea, ossia far viaggiare gli aerei con costi accettabili e non diventare uno « stipendificio ». Ricordo, infatti, che i 25-30 mila dipendenti di Alitalia, comunque, sono pagati con il prelievo fiscale che grava sul resto dei cittadini della penisola, i quali, magari, per la stragrande maggioranza, non hanno mai preso un volo Alitalia. In questo caso, dobbiamo essere rispettosi degli uni, ma soprattutto degli altri, poiché si tratta di milioni di concittadini che continuano, ogni sei mesi, a dover ripianare i costi di questi servizi.

Si tratta di costi che, inevitabilmente, rallentano anche i programmi della Casa delle libertà, che sono quelli di giungere ad una tassazione equa, che eviti che i nostri industriali e i nostri artigiani siano costretti a delocalizzare le aziende, a fuggire in mercati esteri per produrre i loro

prodotti a costi più bassi. Non è possibile che in questo paese continuino ad esserci 3 milioni e mezzo di dipendenti pubblici; non è più possibile creare prospettive future perché l'Alitalia continui a consumare quello che consuma. Altrimenti, saremo costretti ad accentuare il fenomeno che si sta già verificando nel nord-est del paese, dove alcune imprese, come ad esempio De Longhi e Benetton, ormai hanno già chiuso tutte le aziende nel Veneto e stanno chiudendo le fabbriche anche nel Friuli-Venezia Giulia. Vi sono attività nelle regioni a statuto speciale che comunque devono trasferirsi, nonostante i vantaggi che ci sono, perché i costi continuano ad essere troppo elevati. Una delle voci è anche quella relativa all'Alitalia, ma non è l'unica: vi sono altri comparti che devono fornire servizi ai cittadini, ma che — lo ripeto — hanno perso l'orientamento del servizio e si sono trasformati progressivamente in « stipendifici » dove nessuno ha il coraggio di mettere naso, ma tutti pagano.

Questa era l'analisi che velocissimamente ho voluto proporre all'attenzione dell'Assemblea, rimandando alle osservazioni più specifiche svolte dall'onorevole Pagliarini, che ha inquadrato il problema e ha dato suggerimenti molto importanti (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

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

MASSIMO POLLEDRI. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, onorevoli colleghe, onorevoli colleghi, certo il dibattito rischia di essere ripetitivo; però, credo che al paese, in qualche modo, vada spiegato questo momento e che vadano soppesati gli elementi a favore e quelli contrari.

Certo, da una parte abbiamo ascoltato le ragioni dei dipendenti, che non possiamo sottacere: circa 20-22 mila famiglie che trovano sostentamento nell'Alitalia ed un indotto di circa 8 mila persone. È sicuramente un caso sociale, così come ha avuto modo di riconoscere il commissario

europeo Loyola de Palacio, quando parla di prestito con interessi rimborsato al massimo entro 12 mesi e motivato da gravi difficoltà sociali. Certo, le gravi difficoltà sociali ci sono ed immagino che i dipendenti vivano con particolare trepidazione questo momento.

Vorrei anche ricordare, tuttavia, che esiste l'altra parte del Paese, la non-Alitalia. Quanto costa all'altra parte del Paese tutto questo, dal momento che nell'uso delle risorse dobbiamo sicuramente tenere conto di un criterio etico di distribuzione e di criteri di efficienza e di efficacia?

Se facciamo i conti, a partire dal 1990 sino al 2003, registriamo una perdita che è stata ripianata da noi, dalle nostre famiglie e da tutti: dalla Sicilia al Nord d'Italia!

In questo caso, tutti i cittadini hanno pagato 6 mila miliardi di lire. Ragionando ancora in lire — faccio fatica ad abituarli all'euro — sono circa 120-130 mila lire a testa che tutti, a partire dai bambini, anzi dai neonati, sino agli anziani, sono stati chiamati a versare.

Proviamo solo a pensare a quanti interventi avremmo potuto sostenere con queste cifre: siamo sicuri che, dal punto di vista etico, sia più giustificabile oggi uno sforzo di questo valore piuttosto che soddisfare altri elementi di bisogno?

Signor Presidente, noi facciamo politica anche perché, credo, vi sia dietro una parte di noi una storia e delle motivazioni ideali. Non credo che vi sia il partito delle persone che hanno a cuore la carità e quello di chi non l'ha a cuore! Credo che l'interesse sia trasversale: tuttavia, quante vite avremmo potuto salvare se gran parte di queste risorse fossero state impegnate nella sanità?

Oggi, il concetto di vita salvata ha anche un corrispettivo economico. Se oggi fossimo dotati, per esempio, di unità di pronto intervento in grado di soccorrere un infartuato nel giro di un'ora, sappiamo che potremmo avere un risparmio di vite consistente. Oggi, un progetto di intervento rapido, con defibrillatore ed unità cardio-