

logica, per un costo di circa un milione *pro capite*, potrebbe salvare circa il dieci per cento di vite umane.

Vogliamo solo pensare a quante ambulanze avremmo potuto attrezzare, a quante strutture avremmo potuto adeguare, a quante case per disabili e quanti posti di lavoro avremmo potuto realizzare? Certo, vi sono questi 20 mila soggetti e pertanto ho ascoltato con interesse ed ammirazione l'accorato appello dell'onorevole Buontempo; una persona che vive sul territorio ed ha a cuore le persone ed i dipendenti. Certo, vi è stata una considerazione: gran parte di queste 22 mila famiglie hanno origine e sono state assunte in questa regione.

Va bene, da Buontempo posso accettarlo, meno dal collega Cento, che parla dell'impossibilità dei « tagli » e di quant'altro, facendo demagogia!

A chi togliamo questi 400 milioni? Qualcuno si deve prendere la responsabilità di dirlo! Qualcuno deve prendersi la responsabilità di dire a chi non diamo questi mille miliardi perché, come dicono gli inglesi, non si può fare la frittata senza rompere le uova. Probabilmente, cominciamo a prenderli già dal tessuto produttivo.

Vorrei sapere che differenza c'è tra un artigiano, un libero professionista, un piccolo imprenditore, che viene considerato sempre con tanta diffidenza da parte del centrosinistra, e tali aziende che sono sostenute dallo Stato. La differenza è una sola: l'artigiano, l'imprenditore rischia del suo. Alla fine della giornata o della settimana, se non riesce a tracciare la riga giusta ed a portare l'utile alla sua azienda, prende i libri e li porta in tribunale e non ci sono strutture, non c'è il signor Cento che va a manifestare, non ci sono le bandiere dei DS davanti all'Alitalia.

Vorrei ricordare una strana coincidenza temporale: mi riferisco all'ultimo bellissimo esempio di democrazia sindacale che ha lasciato a piedi tutto il paese. Ciò mi ha invogliato a votare contro perché le proteste sindacali si possono fare, ma l'ultima certamente ha leso non soltanto il sottoscritto ed i colleghi, che

viviamo ragionevolmente in un regime di privilegio, ma le persone che lavorano. È possibile che si debbano sempre scaricare tensioni politiche o sindacali sulle persone che si pagano il biglietto? E quanto lo pagano!

Ha cominciato l'onorevole Castagnetti quando si parlava di affrontare un piano con il ministro Maroni. Dicevano: dobbiamo discutere, discutere, discutere! Al telegiornale della sera si facevano già vedere le proteste: qua fuori era tutto bloccato, c'era la bandiera dei DS. Allora era tutto organizzato! Pagatevela voi! Pagatelo tu, Cento, questo baraccone!

RENZO INNOCENTI. Qual è il baraccone?

MASSIMO POLLEDRI. Noi siamo stufo! Chiedo scusa, signor Presidente, se mi sono lasciato andare, ma questo è un atto irresponsabile. Abbiamo pagato tutti la vostra propaganda, con le bandiere del tuo partito, Innocenti! E prima li avete aizzati da questi banchi!

RENZO INNOCENTI. È contro Roma!

MASSIMO POLLEDRI. Per quanto riguarda le assunzioni, vorrei proprio vedere! Chi è senza peccato scagli la prima pietra: venga a dirci che nessuno al suo partito ha mai raccomandato qualcuno per le assunzioni!

MASSIMO CIALENTE. Siete voi adesso! L'avete fatte voi!

MASSIMO POLLEDRI. Noi non abbiamo mai raccomandato nessuno, e non mi sembra che nessuno sia arrivato... Se qualcuno vuole smentirci si accomodi, prego.

Comunque, è stato detto che la colpa è dell'attentato alle Torri gemelle, della SARS, della guerra in Iraq, della grandine, delle cavallette, del Governo Berlusconi, di Bonomi, di Maroni. È sempre colpa nostra: non essendo dalla vostra parte, noi siamo sempre dalla parte dei cattivi e quindi, per definizione, siamo in torto e

dobbiamo esercitare un senso di colpa. Ma questo lo pensate voi, per fortuna non lo pensa la maggioranza del paese.

Qualche volta un po' di educazione o un atteggiamento di maggiore comprensione nei confronti dei clienti avrebbe aiutato. Non mi sembra che l'atteggiamento del personale — ovviamente, non voglio generalizzare — sia improntato alla massima comprensione nei confronti dei clienti che, fino a prova contraria, sono quelli che pagano loro lo stipendio.

Voglio inoltre ricordare che l'origine di alcune difficoltà va individuata in sede europea; pensiamo ad esempio alle condizioni poste dal commissario europeo Loyola De Palacio (mi piacerebbe sapere cosa ne pensa il presidente Prodi, uomo dell'IRI). Peraltro, l'unico che, una volta tanto, riuscì a chiudere un bilancio in positivo, nel 1988, fu Umberto Nordio, il quale resse l'Alitalia per un periodo di undici anni, ma fu accusato da Prodi di immobilismo e di fermare lo sviluppo delle rotte. Vi sono stati poi tutta una serie di amministratori delegati, sicuramente importanti, come Schisano (nominato da Prodi), Cempella (sicuramente non antipatico a Prodi), Mengozzi (anche lui sicuramente non in antipatie uliviste).

Qualcuno dovrà pure assumersi qualche responsabilità politica. Sicuramente la Lega Nord condivide alcune delle preoccupazioni espresse da settori della maggioranza. Tuttavia, credo vada detto con forza e chiarezza al paese che questa è una situazione anomala e che probabilmente il paese non cadrebbe se qualche soluzione estrema potesse arrivare. Probabilmente, se si andasse in tribunale, lo Stato non fallirebbe, non ci sarebbe da domani il *crack*. Probabilmente, si potrebbe ristrutturare la società, perché qualche volta il malato deve essere sottoposto anche a qualche intervento che sicuramente non lo aggrada ma, come sanno tutti, il medico pietoso rischia di uccidere il malato.

Un invito alla responsabilità e alla serietà aziendale potrebbe innescare un circuito virtuoso. È ora di finirla con la cultura e il pensiero di dover « mettere le

mutande al mondo ». Questo non compete alla nostra cultura liberista, che vuole innovare il paese. Non possiamo sempre risolvere o assolvere le difficoltà di tutti, pensando che lo Stato sia il *primus movens* di tutto e che tutto debba essere ricondotto allo Stato. Noi crediamo che nell'azienda ci siano le forze proprie. Abbiamo più fiducia nell'uomo e nell'azienda, piuttosto che nell'intervento dello Stato. In questo credo che debbano trovarsi i germi e gli elementi per poter giungere ad un rinnovo. Pertanto, la soluzione deve essere trovata nel mercato.

Probabilmente questo provvedimento sarà approvato e sarà quindi concesso questo ennesimo atto di fiducia, che però ci porta ad assumere delle responsabilità. L'ingegner Cimoli ha annunciato oggi che il gruppo non ha autonoma capacità di credito. Ciò vuol dire che esso non è in grado di fare fronte ai propri impegni. Ebbene, nei confronti di questa persona, sicuramente nei confronti del gruppo, si concede un aiuto per i rapporti con una serie di banche, che arrivano sicuramente a garantire il prestito ad un tasso del 4,2 per cento (che non è poco), ben sapendo che alla fine il credito potrà essere esigibile solamente da parte dello Stato. Alla fine rischiamo di concludere che come al solito paga Pantalone e purtroppo Pantalone costa alle tasche di tutti gli italiani 110 mila delle vecchie lire: bambini o nonni (*Applausi di deputati del gruppo di Forza Italia*)!

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

GIOVANNA BIANCHI CLERICI. Signor Presidente, la vicenda di Alitalia, che stiamo esaminando nel corso della discussione sul complesso degli emendamenti presentati a questo discusso decreto-legge, è, senza ombra di dubbio, il risultato di molti anni di errate strategie aziendali che hanno portato una delle compagnie aeree più prestigiose del mondo all'attuale declino e, in buona sostanza, sull'orlo di un fallimento.

La compagnia di bandiera, da molti anni a questa parte, ha sempre giustificato

i conti in rosso o la mancanza di risultati positivi con il verificarsi di eventi esterni considerati nocivi. Anche nel recente anno 2003, appena passato, sono stati presi a giustificazione fattori esterni, quali le conseguenze dell'attentato dell'11 settembre negli Stati Uniti, la SARS, la guerra in Iraq, senza considerare che si tratta di eventi che hanno colpito ovviamente tutte le compagnie aeree del mondo, provocando una diminuzione di passeggeri.

In sostanza, non si è mai ammesso con la necessaria serietà che la crisi, alla quale siamo giunti, è dovuta alla mancanza di una valida strategia commerciale ed occupazionale.

Alitalia, nel 2003, ha fatto registrare un fatturato di 4.385 milioni di euro (in flessione del 9 per cento rispetto al 2002), con perdite nette di 520 milioni di euro (come risulta dal bilancio del 2003 approvato dall'assemblea degli azionisti lo scorso 28 giugno); una flotta aerea che, secondo quanto affermato dal ministro Buttiglione nel corso del suo intervento al Senato, in sede di approvazione di questo provvedimento, non sarebbe di proprietà dell'Alitalia, risultando, in buona parte, affittata in *leasing*, e con un numero di passeggeri trasportati pari a circa 23 milioni, contro i 25,5 milioni trasportati nel 2000.

Basta d'altronde leggere la relazione sul bilancio dei primi sei mesi del 2003, nella quale si evidenzia una situazione in costante e rapido peggioramento. Secondo la suddetta, la causa della crisi sarebbe — cito testualmente — il calo dei proventi, principalmente causato da ciò che si può considerare una caduta strutturale in tutta l'industria, che ha generato una perdita di redditività del gruppo rispetto all'anno precedente.

In termini più specifici — continuo a citare la relazione — il settore intercontinentale, secondo l'analisi del vettore, è risultato quello maggiormente penalizzato dagli eventi geopolitici e dall'epidemia della SARS che hanno caratterizzato il periodo in oggetto, ovvero il primo semestre del 2003.

Secondo quanto previsto nella relazione, la caduta del settore internazionale, soprattutto europeo, sarebbe, invece, determinata dalle ricadute del deteriorato quadro geopolitico che hanno pesantemente condizionato i risultati delle destinazioni del nord Africa e del Medio Oriente, risentendo anche del quadro di sostanziale stagnazione economica che ha investito i paesi europei. La caduta del settore nazionale sarebbe, invece, dovuta a problematiche generali di scenario, affiancate e sovrapposte a quelle derivanti dalla persistente situazione di *over capacity* determinata dalle consistenti immissioni di capacità, operate da concorrenti domestici che, già a partire dalla fine del primo semestre dello scorso esercizio, avevano prodotto sul mercato un'accesa competizione tariffaria ed un'inusitata pressione sui coefficienti di riempimento.

L'analisi delle cause che avrebbero inciso sui pessimi risultati nei settori intercontinentali, internazionali ed in quello domestico nel 1° settembre 2003 è però smentita dagli indici di traffico registrati negli aeroporti europei nello stesso periodo, che hanno, invece, rilevato incrementi di passeggeri.

Ciò dimostra che l'Alitalia ha perduto quote di traffico in tutti i settori (intercontinentale, internazionale e domestico), quote acquisite da vettori concorrenti.

D'altro canto, credo non sia un mistero per nessuno il fatto che l'Alitalia ha ormai da tempo abbandonato alcune linee internazionali e intercontinentali di notevole rilevanza, lasciando il campo libero alla concorrenza. Basta passare per l'aeroporto di Malpensa per constatare che, soprattutto negli ultimi mesi, compaiono molti vettori intercontinentali, di paesi asiatici ed africani, che evidentemente vengono scelti dai viaggiatori italiani per raggiungere quelle destinazioni.

La crisi mondiale del trasporto aereo non è perciò, a nostro giudizio, condizione sufficiente per giustificare le perdite di posizione né il bilancio negativo dell'Alitalia. Lo stato di salute del trasporto aereo, sul quale incidono fattori mondiali (congiunture economiche, terrorismo, crisi

petrolifere, eventi bellici, eccetera), si misura nelle variazioni del volume mondiale di traffico passeggeri in tutti gli aeroporti principali.

A tal proposito, basta riflettere su questi dati: nel 2001, momento di maggiore tensione internazionale, il volume di traffico negli aeroporti americani, asiatici ed europei è aumentato (dell'8,5 per cento di Los Angeles, del 7,3 per cento di Tokio, del 3,5 per cento di Madrid). Si è registrata una flessione della crescita di traffico, ma non una diminuzione, e la crescita è risalita nel 2002.

Per rimanere nel settore domestico, dal bilancio al 31 dicembre 2002 della società di gestione dell'aeroporto di Fiumicino ADR si apprende, in presenza di una conservazione delle quote complessive di traffico dell'aeroporto di Roma, che nel 2002 il vettore Alitalia ha subito una riduzione dei passeggeri internazionali extra Comunità europea del 15,1 per cento. Altri vettori hanno registrato un incremento dei passeggeri internazionali extra Comunità europea dello 0,9 per cento. Sempre Alitalia ha registrato una riduzione dei passeggeri domestici dell'8,1 per cento e una riduzione della capacità offerta del 7 per cento, mentre altri vettori hanno registrato un incremento dei passeggeri domestici trasportati del 28,8 per cento, con una maggiore offerta di alcuni vettori nazionali, tra i quali, *in primis*, Air One e Volare Airlines.

Questo confronto è significativo perché l'Alitalia ha a Fiumicino la propria base e su questa base si è registrata una sensibile riduzione della propria presenza e un significativo incremento di quella di vettori concorrenti. Affermare, pertanto, che Alitalia cede fette di mercato non è un'ipotesi, ma una realtà!

Presidente, potrei chiederle la cortesia, usata poco fa verso altri colleghi, di avere un pochino di acqua?

PRESIDENTE. Certo. Vorrei pregare i commessi di portare dell'acqua alla collega che sta intervenendo.

Prego, onorevole Bianchi Clerici.

GIOVANNA BIANCHI CLERICI. Il prestito ponte, previsto nel decreto-legge oggi al nostro esame, trova la sua principale giustificazione nella necessità di una continuità aziendale per 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 cui disponeva nello scorso mese di gennaio.

Ciononostante, la posizione della Lega Nord rimane fortemente contraria in quanto, dietro questo prestito ponte, concesso con garanzia dello Stato, si potrebbe nascondere 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 troppo improbabile, in cui l'Alitalia non fosse nella disponibilità di restituire il prestito, il creditore-banca — secondo quanto affermato dallo stesso presidente Cimoli, sarebbero sei o sette le banche interessate a concedere il prestito — si rivolgerà direttamente allo Stato che, oltretutto, non è neppure considerato quale creditore privilegiato.

Pertanto, i crediti dello Stato nei confronti di Alitalia potranno essere soddisfatti solo dopo quelli di tutti gli altri creditori. Inoltre, il prestito ponte viene concesso senza essere preceduto dalla presentazione di un piano industriale, in cui si affronti, per una volta tanto seriamente, il problema degli esuberi — in proposito, vorrei ricordare che Alitalia ha 22 mila dipendenti, di cui 18 mila con base a Roma — nonché quello della produttività del personale. Soprattutto, occorrerà chiarire la questione dell'aeroporto di Malpensa e il suo futuro, quale *hub* di riferimento di Alitalia, tenuto conto che il 70 per cento dei biglietti viene venduto nelle regioni del nord e che la compagnia è invece localizzata prevalentemente nella regione Lazio.

A proposito di Malpensa, vorrei ancora aggiungere alcune considerazioni, perché è evidente che uno dei problemi di Alitalia è strettamente connesso a quello dell'aeroporto di Malpensa. Come altri colleghi —

poco fa ha parlato l'onorevole Zacchera — che come me abitano nella zona intorno a Malpensa, sono abituata a prendere uno degli scarssissimi voli che ogni giorno collegano la provincia di Varese — ne approfitto per ricordare che Malpensa non è nella provincia di Milano — a Roma e svolgere il mio lavoro di parlamentare. Parlavo di pochissimi voli, perché ce ne sono quattro e solo in alcuni periodi dell'anno cinque. Inoltre, segnalo lo strano fenomeno per cui circa la metà dei posti è occupata dal personale Alitalia, trasferito da Malpensa dopo un viaggio intercontinentale o internazionale per tornare a Roma e avere diritto ai due-tre giorni di riposo, come da contratto di lavoro. Viceversa, altra parte del personale parte da Roma nel pomeriggio per prendere servizio e viaggiare di notte, svolgendo così il proprio compito.

È una situazione paradossale perché, come tutti i colleghi nelle stesse mie condizioni, sono costretta a prenotare i voli di mese in mese, altrimenti li troverei tutti occupati. Esistono poi situazioni paradossali, signor Presidente, lo posso assicurare. Ho visto passeggeri paganti lasciati a terra in quanto la compagnia aveva assolutamente bisogno di imbarcare equipaggio e farlo ritornare a casa, altrimenti sarebbero scattati a suo carico adempimenti, qualora non avesse garantito il necessario riposo al personale.

Si tratta ovviamente di uno spreco di risorse senza pari, che dà luogo anche a situazioni curiose: a causa del contratto stipulato dai sindacati per i dipendenti Alitalia, si creano situazioni quasi comiche con passeggeri paganti — magari gruppi di turisti o comunque persone che affrontano un viaggio del genere per visitare Roma —, collocati nelle file di fondo, mentre il personale Alitalia si accomoda davanti, in posti più comodi e più larghi.

Vi è una certa ironia della sorte in tutto questo, così come nel famoso risparmio, calcolato in circa 500 mila euro all'anno — corrispondente più o meno ad un miliardo di lire — che venne ottenuto lo scorso anno, togliendo, come ha ricordato qualche collega, il caffè e le bevande ai pas-

seggeri e lasciando loro solo l'acqua. In questo modo, si è cercato di ridurre di un'unità il personale a bordo, ovviamente senza riuscirci.

Quindi, il nodo Alitalia è strettamente connesso con il nodo Malpensa. Ciò non toglie, tuttavia, che non possiamo votare il provvedimento in esame, che utilizza risorse dello Stato per aiutare una compagnia che sarebbe bene fallisse (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

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

DONATO RENATO MOSELLA. Signor Presidente, la posizione della Margherita è già conosciuta: non ci opponiamo, per senso di responsabilità, al decreto-legge sul prestito ponte per l'Alitalia. Se non fosse per gli effetti negativi sul piano sociale ed economico che potrebbero essere determinati dalla mancata approvazione di tale prestito, avremmo espresso voto contrario, in quanto i contenuti del provvedimento non hanno alcuna valenza politica: non vi è un impegno che ci rassicuri e sono stati tralasciati elementi importanti.

Abbiamo la consapevolezza che si tratta di ore cruciali per la nostra compagnia di bandiera, che da troppo tempo versa in una crisi irreversibile. Il nostro pensiero e la nostra azione sono stati rivolti più volte, nelle Commissioni e in questa Assemblea, ai lavoratori ed alle lavoratrici: se siamo qui in queste ore è perché vi sono alcuni aspetti sociali della vicenda che ci preoccupano e rispetto ai quali intendiamo dare testimonianza di impegno e di serietà.

Siamo amareggiati nel vedere un settore così importante e strategico trattato con disinvoltata superficialità, e a volte anche con un linguaggio poco adatto a questa Assemblea. Abbiamo riscontrato un atteggiamento da parte del Governo e della maggioranza che non ha fatto altro che acuire le nostre convinzioni. Siete divisi e

lacerati, e ogni giorno qualcuno può farne le spese: oggi potrebbe toccare all'Alitalia. La verità è che non vi interessano i problemi reali del paese. Siete spesso attenti ad aspetti particolari e non ai grandi temi che interessano la nostra realtà.

Oggi abbiamo tutti la convinzione e la preoccupazione che vi sia il rischio di marginalizzare l'Alitalia. Eppure essa costituisce, come è stato sottolineato in alcuni interventi che mi hanno preceduto, un importante settore industriale del nostro paese, caratterizzato da alta intensità di capitale e dalla prevalenza dei costi fissi sui costi variabili. Le funzioni di produzione dei vettori sono pertanto caratterizzate dalla presenza di una rilevante economia di scala. Ciò significa che, se non si vuole finire nel mercato in una posizione di nicchia, occorre superare la crisi sviluppando l'offerta. A tal fine si richiede un grande slancio ed impegno, fiducia nel personale, nelle maestranze, nei quadri e nei dirigenti, ma soprattutto nell'utenza, che ha bisogno di vedere nella compagnia un punto di ancoraggio e di servizio sicuro.

Questo deve essere l'elemento centrale di qualsiasi piano di sviluppo di Alitalia, senza trascurare il migliore utilizzo delle risorse del patrimonio industriale, che abbiamo chiesto in più occasioni. Va evitata una politica industriale che marginalizzi la compagnia, per non innescare quel circolo vizioso che disaffeziona l'utenza e i lavoratori, aggravando i problemi. Bisogna avere attenzione anche al piano internazionale, su cui la nostra compagnia di bandiera, nel tempo, si è giocata gran parte della sua credibilità. Se si osserva la bilancia dei pagamenti italiana, relativa proprio alle modalità aeree, si osserva che il trasporto aereo contribuisce negativamente al saldo. La quota detenuta dai vettori esteri per i collegamenti da e per l'Italia è infatti nettamente superiore a quella dei vettori nazionali. In sintesi, gli utenti italiani, per andare all'estero, si rivolgono ai vettori stranieri.

Questo è il risultato anche di alcuni proclami che, anche da quest'aula, anche oggi, sono stati lanciati. Questo è il risul-

tato di politiche che guardano al recupero di redditività anche nel breve periodo, che causano una perdita di posizione nel mercato nazionale ed internazionale. Se a ciò si aggiunge la lentezza con cui il Governo, il vostro Governo, si è interessato all'azienda, si capisce quali sono i rischi che si stanno correndo e che qualcuno, anche nelle vostre file, vorrebbe vedere realizzati.

La concorrenza nazionale, il forte incremento nel mercato nazionale del livello di concorrenzialità tra vettori — pensiamo all'Alitalia che deve avere a che fare con Air One, con il gruppo Volare, con Meridiana e con altri vettori — ha fatto perdere alla compagnia di bandiera una quota consistente del proprio mercato di riferimento: siamo passati dal 78 per cento del mercato del 1996 al 49,4 del 2003. Si tratta di un dato che rappresenta il minimo storico dall'inizio dell'attività della compagnia! Incrociando alcuni autorevoli indicatori del settore, si nota che Alitalia, solo negli ultimi due anni, ha perso circa il 15 per cento del mercato. Ripeto, negli ultimi due anni ha perso circa il 15 per cento del mercato! Vogliamo immaginare che qualche responsabilità vi sia stata, da parte di questo Governo, negli ultimi due anni?

Lasciateci dire, senza voler usare lo stesso strumento che avete utilizzato voi, che le vostre responsabilità di Governo sono evidenti in questa vicenda: i vostri tiepidi tentativi di questi anni hanno aggravato la situazione, portando la compagnia sull'orlo del fallimento che poco fa abbiamo sentito evocare dalle file della maggioranza. Quindi, non è fantasia, non è strumentalizzazione politica, è la realtà: siete responsabili di quello che sta accadendo!

Si tratta di un fallimento che è prima di tutto il fallimento della vostra linea politica, che è pronta, vivace quando si tratta di problemi individuali che riguardano singole persone — soprattutto appartenenti alle vostre file — mentre è lenta e comunque inefficace, fa melina, cerca l'accordo o fa finta di cercarlo quando si tratta di interessi collettivi che riguardano il paese, come nel caso dell'Alitalia.

Eccoci, siamo chiamati a dare un contributo per evitare il fallimento. Siamo qui ad esercitare il nostro dovere, ad offrire il nostro contributo con senso di responsabilità, anche sentendo le responsabilità del passato — noi non le abbiamo mai negate —, ma nessuno può dire che non abbiamo avuto la forza e la determinazione di interessarcene.

Anche se non possiamo esimerci dal dire ancora una volta che con questo atto si sta solo rinviando il problema, la strada che voi avete intrapreso anche in questi giorni sposta in avanti il problema in quanto la situazione finanziaria e aziendale si è ulteriormente aggravata, come si sono complicate le possibilità di collocazione del vettore a livello internazionale ed anche nazionale. Qualcuno lo ha detto anche stasera in quest'aula: tutti gli italiani, dal sud al nord del paese, hanno pagato con le loro tasche l'esistenza in vita della compagnia di bandiera, sborsando, dal 1991 ad oggi, 2.350 milioni di euro, che sono circa 45 euro a testa, compresi i neonati.

Questo è il costo dei vari piani che sono stati presentati. Nello stesso periodo i soci privati hanno versato 803 milioni, le banche alcune centinaia di milioni; il bilancio 2003 ha una perdita di 1.258 milioni. Ecco perché temiamo che quello che voi evocate politicamente, o che alcuni di voi stanno evocando, possa essere una realtà. Spiegato per grandi linee, il fallimento rimane ancora una possibilità. Quindi, non giocate troppo: potrebbe rompersi il giocattolo nelle vostre mani!

È triste, anche per noi che rappresentiamo le istituzioni, anche fuori da quest'aula constatare ogni giorno che la nostra compagnia di bandiera registra il più alto numero di ritardi o il più alto costo del lavoro o altre deficienze.

Nessuno di noi si può chiamare fuori! Ecco perché siamo qui. Abbiamo ancora dei dubbi sul fatto che la strada del risanamento e della ristrutturazione richieda un impegno forte e continuo? Abbiamo ancora qualche dubbio che questo debba essere duraturo nel tempo, mentre i nuovi confini dell'Europa ridislocano gli

investimenti produttivi in relazione ad una valutazione delle convenienze, tra le quali prima fra tutte è la rete di collegamenti aerei: l'Italia corre un rischio inaccettabile!

Qualcuno ha sottolineato che forse Roma o il Lazio in questa vicenda hanno da perdere di più. Ebbene sì, hanno da perdere di più, soprattutto vi hanno da perdere i lavoratori. Ma quale cultura indica lavoratori divisi per città o per regione? Un lavoratore è tale al centro, al sud, al nord, ed ha uguali diritti e merita uguale rispetto.

Attenzione! Questa politica, che voi portate avanti così disordinata e scomposta al vostro interno, potrebbe aprire problemi che a cascata rischiano di compromettere l'intera operazione: posti di lavoro, anche attività come il turismo, che è l'industria chiave per il nostro paese, con approdi che riguardano tutto il territorio nazionale.

Certo non vogliamo e non possiamo negare che i problemi dell'Alitalia vengono da lontano; non l'abbiamo fatto, non è nel nostro stile nascondere, ma la vostra azione di governo non ha fatto altro che aggravarle. Il centrosinistra, quando ha governato, si è trovato ad affrontare problemi altrettanto difficili e che parevano irrisolvibili (pensiamo alle poste o alle ferrovie).

Quelle situazioni sono state risanate con piani industriali accettabili, anche pagando dei prezzi, rispetto alle persone, molto alti, con una delicata concertazione con il sindacato e con un *management* che ha dimostrato comunque di essere di buon livello. Ce lo attestano indicatori nazionali ed internazionali: non sono chiacchiere!

Noi pensiamo che il futuro richieda soluzioni coerenti con le regole e con il mercato europeo. In Europa quasi tutte le avioilinee sono privatizzate, e fanno parte di consorzi internazionali. Alitalia dovrà seguire la via dell'alleanza-integrazione con altre compagnie, migliorando i suoi *standard* operativi e uniformandoli a quelli europei.

Noi l'abbiamo detto, scritto e ribadito in tutte le sedi, che siamo per politiche di

alleanze nazionali ed internazionali – tese a raggiungere una massa critica necessaria ad assicurare una presenza stabile nel settore, realizzando sinergie di costo al fine di ridurre al massimo gli elevati costi fissi, che sono uno dei buchi neri rispetto ai quali la nostra compagnia da anni soffre – per un'altra politica industriale determinata, capace di acquistare una nicchia di mercato internazionale (pensiamo ai paesi del Mediterraneo, ai paesi dell'est europeo)

Noi vorremmo stare nelle alleanze che saranno stipulate con una nostra peculiarità e senza sudditanze (che, alla lunga, non pagano)! Noi vorremmo avere delle nicchie di mercato che ci appartenessero per presentarci con esse ai tavoli delle alleanze. Noi vorremmo un migliore utilizzo delle risorse e dei beni industriali, attenzione ed adeguata valutazione delle proposte sindacali, che mirano a ricapitalizzare la compagnia, ma anche a favorire alleanze con soggetti istituzionali forti operanti nel settore dei trasporti. Tutto ciò tutelando i lavoratori: su questo punto non siamo disposti a mediare!

Noi vorremmo anche ...

PRESIDENTE. Onorevole Mosella...

DONATO RENATO MOSELLA. ... un'azione di risanamento che facesse della compagnia un vettore capace di partecipare con dignità a progetti di alleanza o di fusione nel rispetto della normativa nazionale di privatizzazione. Noi vorremmo un'*authority* di settore che tuteli il lavoro futuro.

Se siamo qui, se non ci opponiamo al provvedimento in esame, è soprattutto per quel senso di responsabilità che ci auguriamo possa prevalere anche tra voi.

PRESIDENTE. Onorevole Mosella...

DONATO RENATO MOSELLA. C'è bisogno di un lavoro che individui lo spazio giusto: capire il rischio è necessario, com'è necessario, in queste ore, un vostro atteggiamento responsabile (*Applausi dei deputati del gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo*)!

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Mosella.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Ferro. Ne ha facoltà.

MASSIMO GIUSEPPE FERRO. Signor Presidente, desidero richiamare l'attenzione dei colleghi sul contenuto del decreto-legge che siamo chiamati a convertire in legge, soprattutto perché i colleghi dell'opposizione hanno fatto, nei loro interventi, un po' di confusione.

Noi non prestiamo soldi: assolutamente non prestiamo 400 milioni di euro ad Alitalia! Lo Stato si limita a prestare garanzia affinché, attraverso sistemi e procedure competitive, Alitalia reperisca le indicate risorse. Al riguardo, l'amministratore delegato di Alitalia ha precisato, nel corso della sua audizione in Commissione trasporti, che il rimborso della predetta somma avverrà esclusivamente attraverso un'operazione di aumento del capitale sociale, condizione stabilita dalla Commissione europea quando ha acconsentito all'intervento pubblico.

Anche il collega che è intervenuto per ultimo ha fatto un po' di confusione. Il fatto di essere in Europa ci costringe a muoverci attraversando passaggi obbligati. In particolare, come ben sanno tutti, i sindacati e quanti operano nel settore, gli ammortizzatori sociali sono vietati dall'Unione europea alla quale apparteniamo.

Si parla, poi, di requisiti di sistema, cui fa riferimento, ad esempio, una proposta emendativa presentata dal collega Tidei. Chiediamo i requisiti di sistema quando il piano nazionale dei trasporti è stato sostanzialmente abbattuto dal ministro Bersani, il quale non l'ha mai tirato fuori, non l'ha mai applicato!

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI (*ore 20,20*)

MASSIMO GIUSEPPE FERRO. Vi è, sostanzialmente, una grave responsabilità politica dei Governi precedenti, i quali non hanno mai voluto affrontare con serietà i problemi della cosiddetta compagnia di bandiera.

Anche il richiamo all'idea della compagnia di bandiera, poi, appare ormai fuori luogo: non esistono più, in Europa, le compagnie di bandiera; esistono le alleanze, che sono nate dieci o quindici anni fa, quando la nostra « vecchia » Alitalia riteneva di essere autosufficiente !

Bisogna essere obiettivi: si coglie una sorta di accanimento terapeutico nel tentativo di salvare Alitalia ! Questo intervento permetterà alla struttura ed agli amministratori di Alitalia di affrontare le attuali difficoltà in un arco temporale molto limitato. Se entro ottobre non verranno risolti i nodi strutturali, sulla vicenda Alitalia verrà scritta, molto probabilmente, la parola fine, per responsabilità precedenti, chiare, precise ed individuabili.

Voglio ricordarne una tra tutte: quando si decise di aprire Malpensa, il ministro del tempo, Burlando, emise un decreto pro Alitalia che prevedeva il contingentamento dei voli a Malpensa e, per una fase limitata, per la fase di avviamento, la concentrazione dei voli a Malpensa da parte di Alitalia.

Insorse l'Italia, per primi — devo riconoscerlo — gli enti locali lombardi, sbagliando perché, in una fase di avviamento, molto probabilmente politiche di sostegno, come il cosiddetto decreto Burlando, individuavano questa possibilità. Il ministro dei trasporti di allora, onorevole Bersani, riaprì la partita e in quel momento fu deciso (fu chiaro a chi conosce questo settore) di non avere più nel nostro paese un *hub* serio. In Italia, complessivamente, si contano 100 milioni di passeggeri (Francoforte ne conta più di 50 milioni, mentre Londra Heathrow 20 milioni). Stiamo parlando di valori assoluti molto modesti. Abbiamo due mini *hub*: Malpensa e Roma. Affrontare la sfida globale tra sistemi aeroportuali vuol dire far giocare un gruppo parrocchiale di ragazzini contro la squadra che ha vinto la coppa dei campioni. Si può anche tentare, ma il risultato è certo.

Inviterei i sindacati a compiere un passo indietro. Infatti, se sono chiare le responsabilità dei governanti di oggi e di allora — come dice qualcuno —, sono

chiare, esplicite e precise anche le responsabilità e l'accanimento di certe organizzazioni sindacali che non hanno mai nutrito un grande affetto nei confronti della compagnia, considerandola il luogo in cui attingere privilegi superati a tutti i livelli. Vorrei citare solo l'ultimo caso eclatante, che ha messo in ginocchio l'Italia soltanto perché gli amministratori avevano chiesto di ridurre da quattro a tre gli assistenti di volo, peraltro secondo gli standard europei. L'Italia è stata messa in ginocchio per due giorni, con gravi disagi per i passeggeri e altrettanto gravi ed irreparabili danni di immagine della nostra compagnia. Si parla di alleanze ma le stesse sono già state fatte e sono chiare. Siamo fuori di questa partita. Il nostro vettore può essere solo marginale, può fare solo « feederaggio » (porterà i passeggeri italiani fino a Parigi o Amsterdam, per poi proseguire con altre compagnie). La partita si è giocata tanto tempo fa. Il risultato — ahimè — emerge solo ora. Le responsabilità sono chiare e precise. Questo è un tentativo, sicuramente l'ultimo, per permettere alla nostra compagnia di riconquistare quella fetta di mercato domestico che, a mio avviso, rimane l'unica, reale e concreta possibilità per il settore aereo di riconquistare quote di mercato ormai perse.

È una sfida. I primi segnali — che arrivano dalle organizzazioni sindacali — di qualche passo indietro confermano questa linea. Dobbiamo dare fiducia a Cimoli e alla sua struttura per permettere al nostro paese di non subire un affronto molto grave (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, vorrei chiederle di valutare l'opportunità di concederci mezz'ora di sospensione per soddisfare le nostre naturali esigenze !

RENZO INNOCENTI. Sono d'accordo.

GUIDO GIUSEPPE ROSSI. Niente sospensioni !

PRESIDENTE. Vi sono ancora tre richieste di intervento sul complesso delle proposte emendative. Riterrei opportuno concludere la discussione sul complesso delle proposte emendative.

MAURA COSSUTTA. Non è finita, Presidente !

LUCA VOLONTÈ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUCA VOLONTÈ. Signor Presidente, anch'io concordo con la sua ipotesi, anche perché mi premerebbe capire, al di là della chiusura della discussione sul complesso degli emendamenti, quando lei intende — se intende farlo — sospendere i lavori per la pausa notturna, per avere una idea — al di là dei bisogni fisiologici dei prossimi 30 minuti — di come sarà organizzata la serata o la nottata fino alla mattina di domani.

PRESIDENTE. Ci sono altri iscritti a parlare sul complesso degli emendamenti ?

RENZO INNOCENTI. Ce ne potrebbero essere altri !

ANTONIO BOCCIA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA. Signor Presidente, il regolamento non prescrive che le iscrizioni a parlare sul complesso degli emendamenti siano preannunciate con largo anticipo.

PRESIDENTE. Era solo una richiesta di informazione personale.

ANTONIO BOCCIA. Ognuno di noi valuterà al momento se iscriversi o meno.

ELIO VITO. Allora andiamo avanti !

PRESIDENTE. Sta bene. Andiamo avanti con gli interventi sul complesso degli emendamenti.

Vorrei anche conoscere l'orientamento dal Presidente della Camera sull'andamento dei lavori ed anche sulla nostra vita, che in questo momento è un po' *sub iudice*.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Bricolo. Ne ha facoltà.

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, io credo che la discussione di oggi, soprattutto grazie agli interventi dei parlamentari della Lega Nord Federazione Padana, abbia fatto capire che non siamo certo di fronte ad un provvedimento che cerca di risanare una azienda che vive una crisi finanziaria. Qui si parla invece di Alitalia, che negli ultimi 11 bilanci presentati ne ha registrati 10 in passivo. Quindi, sicuramente non è un problema finanziario, ma diventa chiaramente un problema industriale.

Non posso che ribadire quanto già osservato da altri rappresentanti della Lega Nord Federazione Padana, sia nel corso della riunione del Consiglio dei ministri, nella quale è stato adottato questo decreto-legge (i nostri ministri hanno espresso in quella sede una ferma contrarietà), sia nella discussione generale e nella seduta di oggi. La nostra è una ferma e sostanziale contrarietà a questo intervento, che riteniamo sia assolutamente inopportuno. Si tratta di una contrarietà che però è giustificata sicuramente da considerazioni razionali.

Entriamo nel merito. Il problema di Alitalia è costituito da una organizzazione aziendale che nei suoi centri di costo non è assolutamente adeguata alle sue potenzialità industriali. Alitalia ha circa 23 mila dipendenti, ai quali vanno aggiunti 8 mila soggetti che lavorano sostanzialmente a tempo pieno per l'azienda. Si tratta dunque di una società che ha circa trentamila dipendenti. Il personale di volo è tuttavia costituito solo da poche migliaia di persone; il resto è tutto personale di terra. E questo è già un primo elemento di difficile comprensione. Solo Alitalia, fra le varie

imprese che si occupano di trasporto aereo, ha dei dati così stridenti tra il personale di volo e il personale di terra. Questo è proprio uno scandalo da evidenziare!

Ancora meno comprensibile è come in tale situazione siano state assunte, negli ultimi anni, negli ultimi tre o quattro anni, altre 4.500 persone, in una società che presentava già una evidente esuberanza di personale.

Dobbiamo aggiungere anche che tale personale è collocato, nella stragrande maggioranza — si tratta di 18 mila dipendenti —, a Fiumicino. Se si considera il fatto che il 70 per cento — l'abbiamo già detto e ribadito diverse volte — dei biglietti aerei venduti da Alitalia sono venduti al nord, in Padania, in particolare nell'area di Malpensa, diventa incomprensibile, dal punto di vista industriale, che un'azienda che ha il proprio mercato, che gravita al nord, abbia la maggior parte dei suoi dipendenti invece a Roma.

Si tratta, dunque, di una situazione a dir poco vergognosa, sulla quale si possono compiere ulteriori approfondimenti: mi riferisco anche agli interventi svolti in quest'aula, soprattutto a quelli dei rappresentanti del gruppo di Alleanza nazionale.

Non si capisce, infatti, per quale motivo una compagnia « di bandiera » debba avere il 90 per cento dei suoi dipendenti in un'unica città: infatti, il 90 per cento delle assunzioni riguarda cittadini romani e laziali. Sarebbe dunque più appropriato definire l'Alitalia non la compagnia di bandiera nazionale, ma una compagnia regionale: si potrebbe chiamare l'AliLazio! Si potrebbe sicuramente aggiungere che i suoi soci di riferimento sono i politici fautori della spesa pubblica, visto che questa viene costantemente sostenuta dai soldi dei contribuenti del nostro paese, e che tale politica viene portata avanti, *in primis*, dalla sfortunata coppia che si trova qui, nel Lazio: Veltroni e Storace.

Penso che sarebbe doveroso far avere ai contribuenti di questo paese una visione chiara di quanto stiamo discutendo, ma i giornali evidentemente non vogliono approfondire tale argomento. In questo Par-

lamento c'è un disegno sicuramente trasversale, visto che il provvedimento a sostegno dell'Alitalia è stato approvato al Senato con i voti sia di parte del centro-destra, sia del centrosinistra, ma tale disegno è sostenuto anche da chi controlla l'informazione.

Ritengo che in altri paesi (ad esempio, in Germania, in Inghilterra o negli Stati Uniti) uno scandalo del genere sarebbe stato stroncato dagli organi di stampa; nel nostro paese, invece, viene ignorato ed oscurato. Evidentemente, i partiti fautori della spesa pubblica, chi non vuole realizzare il cambiamento in questo paese, chi pensa che questo Stato debba rimanere comunque assistenzialista e centralista...

PRESIDENTE. Scusate: se gli onorevoli colleghi che si trovano nelle vicinanze del banco della Commissione devono tenere un'assemblea, prego loro di non farlo nell'emiciclo dell'aula. Grazie.

Prego, onorevole Bricolo.

FEDERICO BRICOLO. Grazie, signor Presidente.

Vorrei entrare ulteriormente nel merito. Si calcola che la distribuzione dei dipendenti, concentrata prevalentemente a Fiumicino, a fronte di un traffico aereo che trova il suo baricentro nell'area settentrionale del paese, costi alcune centinaia di miliardi di vecchie lire all'anno, perché questi dipendenti, che vivono nella regione Lazio, si recano comunque a lavorare in Lombardia; pertanto, l'Alitalia è costretta comunque a spostare quotidianamente i propri dipendenti da Roma, sfruttando gli aerei a disposizione della compagnia di bandiera, per portarli a lavorare a Malpensa, farli dormire negli alberghi presenti nella zona dell'aeroporto e, il giorno dopo, riportarli direttamente a Roma.

Ciò francamente è scandaloso, perché le sole spese per questa migrazione continua e quotidiana di personale che l'Alitalia deve affrontare possono essere quantificate in centinaia di miliardi di vecchie lire all'anno, pari ad almeno la metà delle

risorse chieste per questo ennesimo finanziamento, che sfiora quasi i 1.000 miliardi di vecchie lire.

È giusto evidenziare il fatto che siamo giunti addirittura al paradosso per cui all'aeroporto di Malpensa vi sono clienti che acquistano biglietti, ma poi non possono salire sull'aereo e restano a terra, perché i posti sono occupati dai dipendenti che vengono quotidianamente trasferiti da Roma a Malpensa. Si tratta di una vicenda che farebbe gridare vendetta in qualsiasi paese, ma evidentemente non nel nostro!

Non vedo nessun rappresentante degli altri partiti politici che abbia evidenziato, negli interventi svolti, queste incredibili disfunzioni, che purtroppo noi, in questo Parlamento, stiamo ancora avallando, dal momento che alla fine il decreto-legge in esame verrà convertito e dunque, evidentemente, si darà ancora forza a chi crede che le nostre aziende non debbano essere controllate e sostenute da un piano industriale di sviluppo concreto e preciso, ma semplicemente assistite.

Ciò anche perché con questo provvedimento — altro aspetto importante da sottolineare — finanziamo l'Alitalia senza aver visto il piano industriale, che sarà presentato nei prossimi giorni.

RENZO INNOCENTI. Presidente, guardi là!

GIOVANNA MELANDRI. Andate via!

GIOVANNI RUSSO SPENA. Presidente!

FRANCESCO GIORDANO. Vergogna (*Commenti dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza Nazionale*)!

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non si può proseguire in queste condizioni! Chi vuole stare in aula, si segga al proprio posto, altrimenti esca dall'aula. Queste non sono condizioni decenti per i lavori dell'Assemblea, anche in un passaggio difficile quale quello che stiamo vivendo.

FEDERICO BRICOLO. Grazie, signor Presidente. Penso che la vergogna più grande sia discutere di questo provvedimento, visti i contenuti ed anche l'appoggio trasversale destra-sinistra che, purtroppo, avrà. La vergogna è questo provvedimento, che anche voi avete votato al Senato.

Detto questo, continuo con il mio intervento. Stiamo concedendo, di fatto, un prestito — si è parlato di fideiussione, eccetera — ma è chiaro che, alla fine, esso diventa un finanziamento a fondo perduto ad una società, per permetterle di uscire da una situazione di emergenza, senza sapere quale sarà il percorso di uscita o cosa Cimoli si stia inventando per uscire, con le pressioni che riceve da Storace, da Veltroni, dai partiti della spesa pubblica, senza dunque poter procedere a tagli. Non sappiamo se il suo piano industriale sarà, come diceva in precedenza il collega Pagliarini, sostenuto anche dai sindacati. Non esiste un piano finanziario fatto da Alitalia che abbia avuto successo: sono falliti tutti, perché i sindacati non li hanno mai appoggiati e sono sempre stati contestati.

Dunque, noi non abbiamo nessuna garanzia che questo prestito potrà essere restituito. Sicuramente il paese dovrà di nuovo spendere i soldi dei contribuenti per sostenere un carrozzone, un baraccone i cui libri contabili dovrebbero essere portati nei tribunali.

Signor Presidente, al di là di ciò, voglio ribadire la netta contrarietà a questo intervento, perché diventa chiaro che esso non risolve in nessun modo il problema. Lo ribadisco per l'ennesima volta, anche se mi dispiace farlo: questo intervento è contrario a quanto abbiamo promesso noi della Casa delle libertà in campagna elettorale. Avevamo detto che volevamo farla finita con carrozzone sostenuti ed assistiti, quali Alitalia. Avevamo detto che ve ne erano in questo paese e che il Governo della Casa delle libertà li avrebbe portati ad essere imprese serie, con bilanci in attivo. Invece, ora sosteniamo un'azienda che, negli ultimi undici bilanci, ne ha avuti dieci in passivo. Questi carrozzone di Stato

li volevamo eliminare. Di fatto, purtroppo, con questo provvedimento li andiamo ancora a sostenere.

In precedenza presiedeva l'Assemblea il presidente Fiori, il quale si offende sempre quando, in quest'aula, qualcuno parla di « Roma ladrona », ma è chiaro che provvedimenti come questo rafforzano tale idea in Padania (*Commenti dei deputati dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*)...

GENNARO MALGIERI. Non esiste la Padania !

GIOVANNA MELANDRI. Bravo, Malgieri !

GIUSEPPE PETRELLA. Bravo, Malgieri !

GENNARO MALGIERI. Cosa ci facciamo, con voi della Lega ?

FEDERICO BRICOLO. Nei cittadini, in Padania, vi è un'idea molto diffusa: che, purtroppo, Roma è ancora « ladrona » da questo punto di vista, perché i soldi dei contribuenti sono sprecati (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*) !

PRESIDENTE. Onorevole Bricolo...

FEDERICO BRICOLO. Li buttiamo nel cestino ! Andiamo a sostenere un'azienda che è, di fatto, fallita. Lo ripeto: in Padania, con provvedimenti come questo, andiamo a rafforzare l'idea di Roma « ladrona », lo diciamo con forza. È così. Ci dovete venire in Padania ! Ci dovete venire !

PRESIDENTE. Onorevole Bricolo, la prego, non capisco perché lei voglia suscitare ..

FEDERICO BRICOLO. Signor Presidente, sto svolgendo il mio intervento e penso di poter concludere.

PRESIDENTE. Va bene, lei ha ancora un minuto e 20 secondi a disposizione.

FEDERICO BRICOLO. Non credo che lei possa sindacare cosa afferma un parlamentare in Assemblea. Signor Presidente, anche questo dimostra come in quest'aula, purtroppo — lo dicevamo in precedenza — i primi ad arrabbiarsi sono chiaramente quelli del centrosinistra (*Una voce dai banchi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*: « Via i comunisti dall'aula ! »), che attraverso Prodi, di fatto, nella storia hanno sempre nominato tutto il *management* di Alitalia e che hanno assunto dipendenti quando, invece, dovevano tagliare le spese per il personale e operare licenziamenti. Ciò, evidentemente, al fine di prendere voti di scambio o, comunque, per ottenere un consenso territoriale sulla città di Roma (*Commenti dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo e di Rifondazione comunista*).

GIULIO CONTI. La Parmalat ?

FEDERICO BRICOLO. Bene, queste sono vicende che noi pensavamo fossero finite.

Concludo, signor Presidente, visto che ha richiamato il tempo a mia disposizione...

GIOVANNI RUSSO SPENA. È ora !

FEDERICO BRICOLO... manifestando la netta contrarietà della Lega Nord Federazione Padana a questo provvedimento. Lo dimostreremo anche nel corso dell'esame del provvedimento con i nostri emendamenti, con i quali cercheremo di limitare il danno che porteremo non solo all'Alitalia, perché non si potrà mai risanare, ma soprattutto anche all'immagine di questo Governo (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega Nord Federazione Padana*).

Trasmissione dal Presidente del Consiglio dei ministri del Documento di programmazione economico-finanziaria per gli anni 2005-2008 e sua assegnazione alla V Commissione (ore 20,44).

PRESIDENTE. Il Presidente del Consiglio dei ministri, con lettera in data 29 luglio 2004, ha trasmesso, ai sensi dell'articolo 3 della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni, il Documento di programmazione economico-finanziaria relativo alla manovra di finanza pubblica per gli anni 2005-2008 (*Applausi polemici dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*).

Il Documento, che è stato stampato e distribuito, è assegnato, ai sensi dell'articolo 118-bis, comma 1, del regolamento, alla V Commissione permanente (Bilancio) nonché, per il parere, a tutte le altre Commissioni permanenti e alla Commissione parlamentare per le questioni regionali.

Si riprende la discussione (ore 20,45).

**(Ripresa esame dell'articolo unico
- A.C. 5152)**

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, vi sono altri deputati che hanno chiesto di parlare sul complesso degli emendamenti. Siccome non abbiamo deliberato la seduta fiume e poiché la seduta notturna è prevista in calendario, ritengo che la richiesta di una sospensione di mezz'ora possa essere accolta.

Sospendo la seduta, che riprenderà fra mezz'ora.

La seduta, sospesa alle 20,45, è ripresa alle 21,20.

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

GIOVANNI CARBONELLA. Signor Presidente, onorevoli colleghi, è alquanto increscioso... Signor Presidente, ormai c'è un via vai...

PRESIDENTE. Viviamo nel regno dell'incertezza, onorevole Carbonella!

GIOVANNI CARBONELLA. È alquanto increscioso, di fronte ad un problema di così ampia portata, le cui implicazioni sono di ordine economico, sociale, produttivo ed occupazionale, assistere ad un'affannosa quanto sterile e dannosa ricerca di presunti colpevoli circa la situazione riguardante la compagnia di bandiera Alitalia.

Onorevoli colleghi, quando si tratta di fronteggiare simili problematiche, dovrebbe prevalere l'etica della responsabilità, soprattutto in una sede autorevole quale è il Parlamento, evitando di cadere nelle maglie egoistiche e corporative di chi intende strumentalizzare un problema grave, reale ed acuto, come quello al nostro esame, per altri fini, la cui nobiltà è tutta da dimostrare.

È questa una premessa indispensabile e dovuta per significare che, pur conservando notevoli riserve sul decreto-legge in esame, non vogliamo, come gruppo della Margherita, DL-L'Ulivo, venire meno ad una funzione essenziale, che è quella di esercitare un ruolo attivo nelle vicende, ancorché complesse e difficili, ma importanti che caratterizzano la vita politica, sociale ed economica del nostro paese.

Questa nostra scelta assume maggiore valenza se consideriamo che settori della maggioranza mostrano una forte contrarietà al provvedimento in esame, esprimendo quindi contestualmente dissenso nei confronti del proprio Governo. Nulla di sorprendente: questa maggioranza non c'è più e ci ha abituato a questo e ad altro. Sono colpi di scena di novelli teatranti che si sforzano di recitare, usando di volta in volta copioni diversi. Il paese è ormai stanco, ma consapevole del modo in cui questo Governo gestisce problematiche di vitale importanza, come quella che noi stiamo affrontando in quest'aula stasera.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, le non favorevoli condizioni economiche in cui versa l'Alitalia e le modalità attraverso le quali l'attuale Governo, come ricordavo, sta gestendo la crisi, rendono estremamente urgente una forte presa di posizione da parte nostra. Tale assunto è necessario in quanto, a nostro avviso, occorre scongiurare la chiusura di una storica compagnia, il cui ruolo è strategico per l'intera economia nazionale. Così come occorre evitare la forte e drammatica contrazione della forza lavoro che si registrerebbe in caso di fallimento della società in questione.

Inoltre, riteniamo indispensabile evitare..

PRESIDENTE. Onorevole Violante...

GIOVANNI CARBONELLA. Inoltre, come dicevo, per noi è indispensabile evitare la marginalizzazione dell'Alitalia sia nel mercato internazionale con l'interruzione del processo di alleanze e fusioni con Air France e KLM, sia nel mercato nazionale.

L'altro aspetto che riteniamo necessario scongiurare è il verificarsi di una blanda privatizzazione che, allo stato attuale, determinerebbe la svendita della compagnia o, in altre parole, la mera vendita di una quota consistente del mercato italiano. Pensiamo anche che sia negativa e pericolosa l'eventuale divisione della compagnia in due società. Il perpetuarsi di situazioni monopolistiche ed oligopolistiche, a monte ed a valle nella catena del valore creato nel settore, genera la perdita di competitività dei vettori italiani.

Infine, sarebbe opportuno impedire che le forze politiche possano utilizzare la propria presenza nei vertici delle compagnie per perseguire politiche di tipo localistico — ne abbiamo avuti esempi a Malpensa, ma anche a Fiumicino — o tutelare certi interessi economici, come l'alleanza con Volare, che sono del tutto estranei ai bisogni di una società privata.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'eventuale fallimento dell'Alitalia compor-

terebbe ingenti effetti negativi per l'intero sistema paese. La perdita di un settore come quello del trasporto aereo e del suo indotto comporta, infatti, la fuoriuscita dall'economia nazionale di un ramo economico caratterizzato da ingenti investimenti in tecnologie di evidente rilevanza strategica. La presenza di un forte vettore nazionale deve essere considerata strategica anche per la forte attrazione turistica rivestita dal nostro paese.

Per tali ragioni consideriamo utile sviluppare una politica di alleanze nazionali ed internazionali al fine di raggiungere una massa critica per assicurare una presenza stabile nel settore e realizzare sinergie tali da ridurre al massimo tutte le spese caratterizzate dalla presenza di elevati costi fissi. È necessaria anche una politica industriale aggressiva per acquisire una nicchia di mercato internazionale sia con i paesi mediterranei, sia con l'est europeo, in modo da entrare nell'alleanza con una propria peculiarità, evitando il ridimensionamento della compagnia a mero operatore asservito a vettori stranieri.

Guardando ad Air France e KLM, ossia i futuri *partner*, si deve sottolineare che al momento Alitalia non presenta neanche una rotta internazionale che questi già non posseggano. Da tale basilare osservazione emerge ancor più la necessità di una caratterizzazione della propria offerta, di un maggiore utilizzo delle risorse e degli assetti industriali, di una seria valutazione delle proposte sindacali di ricapitalizzazione della compagnia mediante la partecipazione di soggetti istituzionali — penso alle Ferrovie dello Stato che operano nel settore dei trasporti —, di un risanamento e conseguente privatizzazione della compagnia al fine di prendere parte all'ambizioso progetto di alleanze e fusioni con Air France e KLM. Inoltre, bisogna rispettare le normative internazionali di privatizzazione e attribuzione della *golden share* in capo al Ministero dell'economia e creare un'*authority* di settore.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, per queste ragioni e per rispetto alle molteplici implicazioni che il problema

comporta, la Margherita voterà a favore del provvedimento in esame, anche se conserviamo tutte le nostre riserve, in quanto siamo consapevoli che, se non fosse approvato, si determinerebbe una grave situazione di crisi.

Per questi motivi, preoccupati anche da fattori di carattere occupazionale, insistiamo sul fatto che, tra le altre cose, vengano garantiti gli ammortizzatori sociali, necessari se vogliamo delineare un piano industriale capace di fronteggiare eventuali contraccolpi di carattere occupazionale, che non possono essere assolutamente trascurati. Se affronteremo questo provvedimento in modo laico, anche se convinti e consapevoli che non è certamente questo il miglior modo per risolvere la situazione di crisi dell'Alitalia, e se porremo in essere modifiche migliorative al testo in esame, potremo individuare una soluzione che sia la meno peggio, che salvaguardi un patrimonio storico, come quello della compagnia di bandiera, e che offra a migliaia e migliaia di lavoratori speranze occupazionali per il futuro, senza determinare assistenzialismi — così come è stato detto in quest'aula —, bensì tentando di portare avanti un progetto economico, produttivo e soprattutto di tipo industriale, capace di far volare alto questo tipo di ragionamento e non di strumentalizzarlo per altri fini, che di nobile non hanno assolutamente niente.

Per questa ragione siamo convinti che il nostro contributo, anche qualitativo, in termini di proposte, possa essere speso — se vi sarà la partecipazione di tutti — per approvare un provvedimento migliore di quanto noi riteniamo possa essere quello oggi in discussione (*Applausi dei deputati dei gruppi della Margherita, DL-L'Ulivo e dei Democratici di sinistra-L'Ulivo*).

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Ci siamo battuti per un provvedimento che impedisse il fallimento di Alitalia, perché questo è il rischio che abbiamo di fronte nei prossimi giorni. Il « tanto peggio tanto

meglio » non ci piace, perché si scarica sui lavoratori e sugli interessi del paese e forse dà fiato a tante manovre oscure, che abbiamo potuto capire essere presenti, anche ascoltando questo confronto in Parlamento. Siamo convinti più di molti di voi che il problema del trasporto aereo nel nostro paese non si risolva con questo provvedimento, così come siamo convinti più di voi che serva una politica organica e che la crisi di Alitalia non nasca oggi. Ci aspettavamo dunque un confronto serio, partendo dal provvedimento che si deve adottare. Invece, ci siamo trovati di fronte ad una situazione piuttosto grave ed emblematica: un partito di maggioranza che ha fatto ostruzionismo, per impedire che il provvedimento potesse essere approvato; undici interventi di un partito di maggioranza che ha fatto un ostruzionismo lungo, chiaro, netto, con l'obiettivo di far fallire Alitalia e di mandare migliaia di lavoratori sul lastrico, essendo questo un settore che non ha ammortizzatori sociali (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-L'Ulivo, di Rifondazione comunista e Misto-Comunisti italiani*)!

Abbiamo presente questo elemento, insieme a tutti gli altri, di interesse del paese? Di fronte ad un partito di maggioranza che ha bloccato i lavori del Parlamento su questo punto, i rappresentanti dell'altro pezzo di maggioranza sono stati in silenzio, titubanti, balbettanti! Ma siete tutti sotto ricatto? Ci fosse stato qualche intervento, qualche balbettio! I rappresentanti di Alleanza nazionale hanno addirittura svolto due interventi contrapposti: uno diceva che i lavoratori non hanno responsabilità, l'altro diceva che tutta la responsabilità è dei lavoratori!

Ma come può reggere una maggioranza di questo tipo? Che affidabilità può dare, anche in prospettiva, una maggioranza di questo tipo? Abbiamo visto una componente della maggioranza che sulla base di un'impostazione — ideologica? non so neppure se possiamo definirla tale — o forse anche per altri fini blocca il Parlamento, blocca un provvedimento del Go-