PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 10,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata, oltre che attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sul sito internet della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento della Camera dei deputati, del Ministro dell'economia e delle finanze, Giulio Tremonti, sui più recenti sviluppi della vicenda Alitalia.

Ringrazio tutti i presenti e i presidenti delle sei Commissioni che partecipano all'audizione odierna. Ricordo che oggi sono riunite in quest'aula le Commissioni bilancio, trasporti e attività produttive della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica. L'audizione odierna era già stata fissata in chiusura dei lavori del Parlamento in data 6 agosto.

Segnalo inoltre, al fine di consentire un più ordinato svolgimento della seduta, l'opportunità che un rappresentante per ciascun gruppo faccia pervenire alla presidenza, entro 20 minuti dall'inizio dell'intervento del Ministro, i nominativi di due deputati del proprio gruppo che intendono intervenire, almeno per il primo giro di interventi.

Voglio ringraziare il Ministro Tremonti che, ricordo, è la seconda volta che viene audito sul tema relativo alla compagnia di bandiera.

Voglio anche ricordare che ci troviamo in una fase particolarmente delicata del « dossier » Alitalia; l'azienda attualmente è in gestione commissariale straordinaria. Specifico, per chi non lo sapesse, che in questi casi l'azionista viene completamente esautorato dalla possibilità di intervenire su qualsiasi azione che riguardi la società detenuta precedentemente da quell'azionista.

Ricordo, inoltre, che la trattativa in corso riguarda anche le relazioni sindacali, nella quale prevalentemente sono coinvolti il commissario nominato dal Governo, professor Fantozzi; il Ministero dello sviluppo economico, ovvero l'onorevole Claudio Scajola; il Ministero dei trasporti, ovvero il Ministro Altero Matteoli e il Ministero del *welfare*, nella persona del Ministro Maurizio Sacconi.

Ho voluto sottolineare tali aspetti, poiché ritengo che difficilmente oggi l'ex azionista possa entrare nel merito di un piano industriale da cui, da un punto di vista giuridico, deve assolutamente stare fuori, in quanto la trattativa, come vediamo dalla televisione, riguarda i tre Ministeri che ho citato precedentemente, il commissario e la cordata di imprenditori interessati. Penso che sia corretto sottolineare questo aspetto.

Tra l'altro, ho già parlato con i colleghi presidenti delle Commissioni coinvolte, a iniziare dal Ministero delle attività pro-

duttive che, nella fase attuale, è probabilmente, insieme al Ministero dei trasporti e a quello del lavoro, il soggetto maggiormente coinvolto, circa l'impegno ad audire i soggetti che ho poc'anzi citato quanto prima, non appena sarà manifestata la loro disponibilità.

Rammento che, peraltro, il Ministro Matteoli domani verrà in Commissione trasporti della Camera per relazionare sulle linee programmatiche del proprio dicastero in questa legislatura, cosa che non è potuta avvenire precedentemente per gli impegni dell'Aula. Ci sarà quindi l'occasione – mi rivolgo ovviamente ai commissari della Commissione trasporti – di interloquire anche in quella sede. Ma c'è l'impegno da parte nostra di audire i Ministri che ho citato quanto prima per poter entrare anche nel merito del piano industriale, che significa il numero dei voli, l'uso degli aeroporti, le questioni di grande attualità attinenti al lavoro, la trattativa, che come sempre è molto tirata di relazioni sindacali che viviamo in questi giorni relativamente a questo importante dossier.

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, ho già indicato come procedere per gli interventi.

Darò ora la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, professor Giulio Tremonti, e subito dopo sarà il presidente Giancarlo Giorgetti a presiedere i lavori.

LUIGI ZANDA. Signor presidente, sull'ordine dei lavori, lei ha parlato dell'intervento di due deputati per gruppo. Intendeva dire due deputati e due senatori?

PRESIDENTE. Se è possibile, limitiamoci a due componenti, anche perché dipende dalla lunghezza degli interventi. Il presidente Giorgetti seguirà questa parte più da vicino.

Ringraziando il Ministro Tremonti per questa sua seconda presenza, gli do subito la parola.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie a lei, presidente, anche per le precisazioni che ha formulato in premessa, e grazie a voi comunque per l'attenzione.

Quello di Alitalia è un caso su cui, in un tempo straordinariamente breve, si è sviluppata una vastissima quantità di materiali, tanto di materiali mediatici, quanto di materiali politici. I materiali mediatici hanno concentrato ed espresso un lavoro straordinario, prova non casuale dell'alta qualità del nostro sistema di informazione. Se ha, in specie, un difetto la massa di materiali mediatici finora elaborati è quello di essere insufficiente in modo quasi paradossale, insufficiente per eccesso.

I materiali politici nel loro insieme hanno elevato il caso Alitalia da caso industriale quasi a metafora generale, a simbologia positiva o negativa, analisi e insieme sintesi del Paese, quasi fosse un'autobiografia dell'Italia, tra passato, presente e futuro. Forse anche questo è eccessivo.

Per valutare correttamente cosa è ora in atto, dal lato della vicenda proprietaria, va comunque fatto un passo indietro. L'ultimo piano industriale ordinario di Alitalia è stato elaborato nel secondo semestre del 2004, notificato dalla Repubblica italiana alla Commissione europea il 15 ottobre 2004, approvato dalla Commissione europea con decisione del 7 giugno 2005, presentato al mercato con prospetto informativo depositato in Consob l'11 novembre 2005 e successivamente sottoscritto per le corrispondenti quote tanto dallo Stato, quanto dal mercato, in coerenza tanto con i vincoli imposti dalla disciplina europea, quanto con le manifestazioni di interesse espresse dal mercato.

Al 31 dicembre 2005, a valle di questo aumento di capitale, il bilancio di Alitalia evidenziava un patrimonio netto pari a circa 1,4 miliardi di euro. Ciò che dopo è mancato non sono stati, dunque, i mezzi finanziari, il Governo, l'azienda, o il mercato, ma è stato altro. Con grande onestà politica e intellettuale un segretario sindacale confederale il 23 agosto scorso ha

dichiarato in un'intervista: « Era meglio accettare, ma noi sindacati fermammo Berlusconi ».

Fuori da ogni polemica, perché era meglio accettare ? Per molte ragioni, ma soprattutto per una ragione: quello era l'ultimo piano autorizzato e autorizzabile dall'Europa in procedura ordinaria.

L'11 febbraio 2006 vengono sciolte le Camere; il 9 e il 10 aprile 2006 vengono celebrate le elezioni politiche nazionali. Il Governo Prodi si insedia il 28 aprile 2006, e si attiva su Alitalia solo il 10 ottobre 2006. Nella stessa data, sul sito della Presidenza del Consiglio, a seguito di un incontro fra il Governo e i sindacati, si poteva, in specie, leggere quanto segue: « Trasporto aereo. Incontro tra Governo e sindacati sulla questione riguardante il trasporto aereo e, in particolare, sulla grave situazione di Alitalia. Entro il 31 gennaio del prossimo anno dovranno essere fatte le scelte riguardanti il futuro di Alitalia ».

In altri termini, quello che mi permetto di considerare un paradosso si manifesta nei termini che seguono: si ammette che la situazione di Alitalia è diventata grave, e tuttavia il Governo si concede una moratoria di quattro mesi.

Nel testo dell'audizione del Ministro Padoa-Schioppa del 2 aprile 2008, laddove lo stesso Ministro parla della sua attività, si legge che il 23 gennaio 2007 egli formulò una lettera di procedura ordinaria per la presentazione di offerte preliminari e che, uno dopo l'altro, tutti i soggetti si ritirarono, fino a che, nel settembre 2007, venne nominata una grande banca internazionale – la Citibank – quale *advisor* finanziario.

Dei ventotto soggetti così avvicinati, alla fine ne rimane solo uno: Air France-KLM. Nel testo della stessa audizione si legge che il 28 dicembre 2007, d'accordo con il Presidente del Consiglio dei Ministri, il Ministro dell'economia e delle finanze espresse un orientamento favorevole all'avvio di una trattativa in esclusiva con Air France-KLM.

Credo che ora sia di grande interesse rileggere quanto allora notato, a futura memoria, dal Ministro Padoa-Schioppa, sempre nella citata audizione: « ...La gravità della situazione è nota a tutti. Eventuali iniziative di discontinuità che gli amministratori della società si vedessero costretti a prendere nella loro autonoma responsabilità, segnerebbero l'ingresso in una condizione che nessuno può augurarsi: non i viaggiatori, non i dipendenti della società, non i contribuenti, non la SEA, non la classe politica, non il sindacato, non l'immagine internazionale dell'Italia. Il passaggio all'amministrazione straordinaria non è mai facile, né di certa conclusione, né, soprattutto, privo di ricadute sul sistema. In assenza di prospettive di ristrutturazione si converte in fallimento. Nel caso di Alitalia è ipotizzabile che le circostanze descritte porterebbero a un ricorso alla legge Marzano, l'unica in grado di affrontare la crisi di una grande azienda. Si dice che la procedura prevista dalla legge Marzano consente la prosecuzione, sia pure in regime straordinario, dell'attività di impresa e, perciò, offre possibilità di risanamento che la procedura fallimentare non consente. Bisogna, però, essere consapevoli che in casi di crisi industriale essa potrebbe essere risolutiva soltanto se il commissario ponesse in essere iniziative di ristrutturazione immediata e molto radicali. Vi sono fondati motivi per presumere che tali iniziative dovrebbero essere davvero assai più radicali di quelle proposte ».

In sintesi: o Air France-KLM, l'unico potenziale acquirente rimasto, o la crisi in legge Marzano. La trattativa con Air France-KLM si è chiusa negativamente il 2 aprile 2008. Lascio agli atti una serie di comunicati espressi da Air France-KLM in ordine alla chiusura della trattativa. Di questi, il più significativo è quello nel quale si scrive: « Il Consiglio di amministrazione prende atto della rottura delle negoziazioni e rimanda ad Alitalia e ai suoi dipendenti le decisioni sul loro futuro ». Le negoziazioni di cui parla sono quelle sindacali messe in condizione sospensiva.

Quella di Air France-KLM, dunque, ormai è solo una chimera che si è dissolta

il 2 aprile 2008. È in questi termini che oggi possiamo e dobbiamo considerare surreali e strumentali tutti gli esercizi dialettici che ancora assumono come termine comparativo e positivo di riferimento l'ipotesi Air France-KLM che non c'è più.

Nel frattempo, apprendiamo ora dal Ministro Bersani, che falliva anche il piano B. In un suo articolo pubblicato il 7 settembre scorso su *Il Sole 24 Ore* il Ministro Bersani ci informa di quanto segue, *verbatim*: « Sì, esisteva un piano B e me ne stavo occupando personalmente. Prevedeva l'immediato commissariamento ai sensi della legge Marzano, modificata solo e semplicemente nel rendere flessibili e rapide le possibilità di cessione e nel garantire, per un periodo breve, alcuni aspetti di operatività. Il commissariamento sarebbe avvenuto su tutto il perimetro di Alitalia, sarebbe stato affidato ad una personalità autorevole in campo nazionale e internazionale già individuata, sarebbe stato nel solco delle norme vigenti in materia di concorrenza, dei diritti di terzi, degli ammortizzatori sociali. Per questa via si riteneva non impossibile trovare una soluzione dolorosa ma accettabile, eventualmente già organizzata su offerte congiunte tra operatori internazionali e attori nazionali. Tutto precipitò, com'è noto, mentre ancora si tentava di perfezionare l'intesa con Air France ».

È un documento nuovo e importante per la conoscenza del caso Alitalia. Non conosciamo i dettagli del piano B: quali varianti avrebbe apportato alla legge Marzano, cosa voleva garantire in termini di operatività, quale commissario, quale cordata. Sarebbe davvero ancora utile conoscere questi elementi, se non altro per una riduzione dei fattori di contrasto, dato che sembra una ipotesi sostanzialmente simile a quella in atto *(Commenti)*... Io credo che sia un diritto, se così posso dire, da parte del Governo esprimere la propria opinione.

Sarebbe davvero interessante conoscere quali emendamenti... Certo, ognuno può sostenere di realizzare emendamenti migliori dell'altro, di trovare commissari migliori, migliori cordate, ma sostanzialmente il meccanismo della legge Marzano, degli emendamenti a tale legge, delle deroghe, sia pure temporanee, ai meccanismi di licenza, di operatività, è... quello. C'è solo un *curiosum*, costituito dal fatto che si era comunque nel corso di una trattativa che il Governo, nel suo insieme, aveva stabilito dover essere in esclusiva con Air France.

Non ci interessa, comunque, l'analisi storica delle cause e dei motivi di questi fallimenti. Abbiamo solo delle difficoltà ad accettare che la colpa sia data da chi allora c'era ed era al Governo a chi non era ancora al Governo.

Nei termini dati dalla realtà, e a questa altezza di tempo, l'unico esercizio comparativo che ci pare serio fare non è quello basato su Air France-KLM, come se ci fosse e potesse ancora esserci quello che non c'è più, ma quello basato sull'alternativa tra una ipotesi industriale che appare ora comunque realizzabile e la liquidazione, altrimenti inevitabile.

Fallita la trattativa con Air France-KLM, e proprio perché era fallita, il Governo Prodi ha formalmente preso atto della crisi di Alitalia e lo ha fatto con il decreto-legge n. 80 del 2008. Ciò che soprattutto rileva in questo testo è la presa d'atto dei drammatici problemi posti dalla necessità di garanzia « di un servizio pubblico essenziale, al fine di evitare interruzione nella sua continuità territoriale »; la presa d'atto dei « problemi » di ordine pubblico; la volontà di « contenere le conseguenze sistemiche di rilevanza prioritaria per la politica del trasporto aereo e per il sistema economico del Paese, che si determinerebbero a seguito del blocco del trasporto aereo »; la volontà di non compromettere « il processo di privatizzazione di Alitalia »; la parallela presa d'atto della « gravissima situazione finanziaria di Alitalia come risulta dalle informazioni rese al mercato per far fronte all'immediato fabbisogno di liquidità indispensabile per la continuità dell'attività aziendale ordinaria nel breve periodo. La criticità della situazione risulta aggravata... ».

In sostanza e in sintesi, per evitare tutto quanto sopra, in ragione di interessi

pubblici ritenuti prevalenti – ovvero la continuità del trasporto aereo e la continuazione del processo di privatizzazione di Alitalia – il decreto-legge n. 80 ha introdotto una normativa speciale, alternativa e/o sostitutiva di quella ordinaria, per evitare una altrimenti inevitabile procedura di crisi.

Il Governo Berlusconi ha ottenuto la fiducia del Parlamento il 15 maggio 2008; da allora sono passati poco più di cento giorni. Il decreto-legge n. 93 del 2008 è del 27 maggio ed è stato approvato nel nostro primo Consiglio dei Ministri solo per rendere utile il decreto-legge n. 80.

Va notato che, se nel prestito ponte si ravvisano profili di aiuto di Stato vietato perché in contrasto con le regole europee, questi sono radicati nel decreto-legge n. 80 e non nel nostro successivo decreto-legge. La procedura di infrazione europea è infatti iniziata subito sul decreto-legge n. 80.

I successivi decreti-legge n. 97 e n. 134 del 2008 stanno centrando proprio gli obiettivi essenziali previsti all'origine dal decreto-legge n. 80: evitare la crisi Alitalia per scongiurare il blocco del trasporto aereo e finalizzarne la privatizzazione.

Se necessario, risulta agli atti la documentazione relativa alla tempistica, da cui si evince come la procedura di contestazione europea inizi immediatamente dopo il decreto-legge n. 80, prima dell'insediamento del Governo Berlusconi e della formulazione del decreto-legge modificativo del n. 80.

La procedura di privatizzazione è in atto in queste ore e le relative informazioni sono rese in forma ufficiale e in tempo reale. Il Governo riferirà in Parlamento in ragione delle sue specifiche competenze.

Mi permetto di formulare alcune considerazioni particolari in ordine ai punti principali del dibattito politico finora sviluppato.

È stato rilevato come la procedura in atto abbia un costo per il bilancio pubblico. Mi permetto di invertire i termini del problema. Per il bilancio pubblico, la procedura in atto ha l'effetto opposto, quello proprio e tipico dello *stop loss*: non crea perdite, ma interrompe il processo di formazione di nuove perdite. Senza, continuando come prima, ammesso che fosse o sia comunque possibile continuare come prima, o come finora, il costo per il bilancio pubblico sarebbe stato, sarebbe molto maggiore.

L'ideale sarebbe avere il trasporto aereo e scaricare le passività finora accumulate su qualcuno. La realtà, invece, è che: esistono passività accumulate; c'è bisogno del trasporto aereo ordinato in una logica di sistema; non c'è un acquirente disposto a rilevare insieme passività accumulate e trasporto aereo. Se ci fosse qualcuno disposto a farlo, avrebbe potuto farlo, potrebbe farlo, è ancora in tempo per farlo. Sfortunatamente, non c'è nessuno disposto a farlo.

Questa è purtroppo la realtà data, una realtà profondamente diversa da quella in essere alla fine del 2005.

Una realtà, quella che abbiamo davanti, per cui, in ragione dell'interesse pubblico essenziale ad un trasporto aereo concepito in una logica di sistema, si impone la necessità di finalizzare un'operazione *ex* legge Marzano nelle migliori condizioni possibili. Condizioni che non esistono in astratto, ma solo nel concreto della realtà oggettivamente in essere.

Al riguardo è possibile comunque effettuare alcuni conti specifici.

A giugno 2001, data di inizio del primo Governo Berlusconi, il valore di Borsa per azione di Alitalia era pari a 1,4 euro.

Non è dunque esatto quanto pubblicamente dichiarato, ovvero che un'azione Alitalia valesse in Borsa 10 euro. Come è stato detto, e concordo, « per riportare un po' di serenità bisogna stare al vero ».

Nel maggio 2006, data di fine del primo Governo Berlusconi, incorporando gli andamenti di Borsa prodotti dalle Torri gemelle e in generale dall'andamento dei corsi di borsa, il valore di Borsa di un'azione di Alitalia era pari a 1,042 euro, un differenziale di valore assolutamente fisiologico, evidentemente diverso da

quello oggetto di polemica *(Commenti)*. Tutti i corsi di borsa hanno avuto quell'andamento.

Nel successivo periodo di tempo, dall'insediamento alla crisi del Governo Prodi, il patrimonio netto di Alitalia è passato da 1,4 miliardi di euro a zero. Corrispondentemente, si è azzerato il valore delle azioni Alitalia.

Ciò vuol dire che la non risoluzione della crisi Alitalia, protratta per tutti i 22 mesi di durata del Governo Prodi, ha distrutto valore per un pari importo. E questa è una prima voce di costo, insieme pubblico e privato.

Le sorti del prestito-ponte, operato iniettando liquidità dal bilancio pubblico in Alitalia, dipendono dall'esito della contestazione europea sul decreto-legge n. 80.

Si noti: questo non vuol dire che il prestito-ponte sia stato di per sé irrazionale. Vuol dire che è stato, a valle, la conseguenza necessaria di una politica di inerzia protratta per 22 mesi, un altro modo per distruggere valore.

Il costo per regimi di assistenza sociale va ancora calcolato, ma per noi è ragionevole l'ipotesi che sarebbe stato minore se fosse stato realizzato il piano industriale ultimo ordinario possibile del 2005.

Va infine e soprattutto aggiunto che, in assenza dell'intervento in atto, al costo erariale dovrebbe essere aggiunto il costo reale, che sarebbe generato dal blocco del trasporto aereo nazionale, un costo reale ed enorme considerata l'attuale permanente assenza di altre soluzioni attese o ipotizzate come magicamente provenienti dal mercato. Soluzioni che in realtà ad oggi sono del tutto assenti.

È vero che l'Italia è, nell'universo del trasporto aereo mondiale, l'ottavo mercato mondiale, ma non è affatto detto – è tutto da provare – che dal mercato planino sulla crisi di Alitalia altri nuovi operatori, stranieri o italiani, comunque disposti a farsi generosamente carico delle nostre esigenze di sistema.

A tale proposito, c'è una buona definizione di « compagnia di bandiera » ed è quella data nella sua audizione dal Ministro Padoa-Schioppa: « Nel trasporto aereo la compagnia di bandiera è quella che assicura la maggior parte dei collegamenti aerei all'interno di un Paese e verso l'estero ».

È stato detto che l'operazione in atto non escluderebbe la più o meno immediata cessione di Alitalia a terzi o a stranieri. Una cessione che potrebbe essere prossimamente operata sopra, con la cessione della proprietà della società, o sotto, con la cessione della sua attività. Non è propriamente così.

Per quanto è noto, il *lock-up* societario non è un patto parasociale, ma una componente strutturale dello statuto sociale della società presentatasi all'offerta. Una sua modifica richiederebbe una maggioranza qualificata del 66 per cento. Analoga maggioranza qualificata sarebbe richiesta per eventuali delibere di cessione a terzi dell'attività aziendale sottostante, cessione che infatti costituirebbe modifica sostanziale dell'oggetto sociale, per cui sarebbe richiesta la stessa maggioranza.

Questi vincoli li valutiamo insieme necessari e sufficienti. Altri vincoli non sarebbero compatibili con la normativa europea.

In ogni caso va notato che la società offerente è oggi composta da 18 soggetti, di cui: 5 società sono quotate in Borsa; 2 sono tra i più importanti fondi di *private equity* italiani con *partner* nazionali e internazionali; 2 società hanno fatturati pari a molti miliardi di euro, realizzati in diversi Paesi del mondo; altri sono imprenditori seri e credibili.

È stato ipotizzato che l'operazione in atto contrasti con i princìpi fondamentali del mercato, basato su competitività e concorrenza. Ma cosa è il mercato: è quello che si stilizza nei libri o quello che si trova nella realtà? In Germania, Lufthansa ha circa il 90 per cento del mercato interno tedesco, in Francia Air France-KLM ha circa il 65 per cento del mercato interno francese, e cosi via. La nuova Alitalia avrebbe certamente molto meno rispetto a queste percentuali.

Sono fuori dal mercato in Germania e in Francia o siamo fuori dal mercato in Italia? Chi è attento al mercato e alla

concorrenza dovrebbe – credo – piuttosto considerare un dato fondamentale diverso. Ed è che, a partire dall'anno prossimo, la vera concorrenza Italia su Italia a favore dei consumatori non sarà tra vettori aerei, ma tra aereo e treno, data la capacità del treno di assorbire su tratte intorno alle 3-4 ore quote significative dei volumi di traffico aereo, come su Londra-Parigi, Londra-Manchester, Parigi-Marsiglia e Madrid-Siviglia.

Infine, si è detto e scritto, credo, troppo a proposito di conflitti di interesse, identificati anche *extra ordinem*, ovvero anche fuori dal vigente sistema legale.

Credo che, a forza di vedere conflitti di interesse anche dove la legge li esclude, finiremo per essere un Paese che ha sempre più conflitti su cui litigare e sempre meno interessi su cui crescere. Grazie.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA V COMMISSIONE DELLA CAMERA DEI DEPUTATI GIANCARLO GIORGETTI

PRESIDENTE. Colleghi, darò ora lettura dei nomi di coloro che saranno chiamati a intervenire in base alle indicazioni pervenute dai gruppi. Compatibilmente con i limiti di tempo, anche altri parlamentari potranno prendere la parola, successivamente allo svolgimento degli interventi dei colleghi e del Ministro.

Per il primo giro di interventi, sono iscritti a parlare i colleghi Bersani, Cicolani, Pezzotta, Reguzzoni, Borghesi e Iannaccone, che sono espressione di ogni gruppo presente in Commissione.

Per il secondo giro di domande sono iscritti a parlare i colleghi Zanda, Moffa, Galletti, Polledri e Misiti.

Inoltre, sono state presentate ulteriori richieste di intervento, subordinate alla disponibilità di tempo, da parte dei colleghi Duilio, Biasotti, Meta e Laboccetta. Naturalmente, in base all'evoluzione dei nostri lavori, vedremo come soddisfare le ulteriori iscrizioni pervenute.

Invito i colleghi a contenere i tempi dei loro interventi, al fine di consentire a tutti coloro che lo desiderano di partecipare al dibattito.

PIER LUIGI BERSANI. Signor presidente, in premessa vorrei sottolineare il fatto che, naturalmente, siamo interessati a che l'attuale tappa della vicenda in esame in qualche modo si chiuda. Noi non siamo per il tanto peggio o tanto meglio. Vorrei che tale aspetto fosse chiaro.

Detto questo, a proposito di questa vicenda, che ci accompagnerà per lungo tempo, vorrei che si prendesse nota della critica radicale ed anche della censura che rivolgiamo all'operato di questo Governo, come cercherò di spiegare.

Non ho tempo, né voglia di ripercorrere le varie fasi della storia. Il Ministro Tremonti ha voluto riscriverla, sempre secondo i suoi slalom. Ad esempio, ha dimenticato di ricordare che nel 2003 si affacciò la possibilità di stringere un accordo, nel quale – diciamo – noi eravamo in piedi, abbastanza, con Air France-KLM e che fu vanificato.

Non so quali siano le fonti del Ministro, per quanto riguarda i numeri che riferisce. Ho sotto mano il *fixing* (fonte Bloomberg) relativo all'aprile 2001. Ebbene, il valore dell'azione è di 9,36 euro.

Quindi, se vogliamo far polemica sul passato, avrei parecchio da dire. Tuttavia, non ho questa intenzione, perché vorrei stare all'oggi. Anzi, non intendo neanche parlare più della comparazione tra l'offerta di allora fatta da Air France e la situazione attuale.

Credo, infatti, che nessuna persona di buon senso possa negare che in quel caso le prospettive industriali, il rispetto delle regole e l'impatto sociale erano ben diversi.

Si poneva il problema della bandiera, che aveva avuto limitate garanzie.

Nella nostra intenzione – e rimane quella la nostra logica – sarebbe stato meglio immettere soldi pubblici, magari dismettendo qualche altra partecipazione, per rafforzare la presenza italiana in un grande operatore. Difatti, tutto il mondo

preferisce partecipare in modo dignitoso a cose grandi, piuttosto che essere padroncini di cose piccole.

E questa cosa piccola che sta venendo fuori, e domestica *(Commenti)*... certo che verrà fuori... non si può porre il paragone fra la Germania, la Francia e l'Italia. In quel caso stiamo parlando di operatori con le spalle robuste, internazionalizzati e che hanno possibilità di sviluppo e di investimenti. Noi avremo un'azienda che dovrà comunque campare sui prezzi alti.

Ministro Tremonti, io amo molto la bandiera, più di quello che si possa pensare, senza essere nazionalista.

È dignitoso ritrovarsi in una situazione, per la quale questa piccola compagnia – perché finirà così, il buon pronostico è questo – dovrà chiedere un passaggio ad un'altra compagnia per portare i propri clienti all'estero ? E magari pretendere qualche soldino e prendersi qualche posizione di rendita su quello ? È dignitoso fare il commerciante di clienti ? Una compagnia simile è nazionale, di bandiera ?

Credo che non possiamo intenderci su tale aspetto. Non stiamo creando una nuova Alitalia, ma una nuova Air One. Questo è il punto.

L'argomento è che non si poteva fare altrimenti, è caduta l'ipotesi Air France, si è volatilizzata, si dice; io ricordo invece che qualcuno la cacciò via.

I sindacati non sono stati esenti da questo discorso, ma non si reciti adesso la parte delle verginelle, altrimenti tiriamo fuori i comunicati stampa. Cosa fatta capo ha; non si può fare altro che questo. No, no !

Signor Ministro, ho avuto conferma questa mattina del fatto che lei, davanti a 3 o 4 milioni di italiani, ieri sera ha detto che il famoso piano B di cui ho parlato io sarebbe la stessa cosa, come ha ripetuto anche in questa sede, di quel che avete fatto voi.

Quindi, o lei – cosa che mi rifiuto di credere, perché sarebbe veramente sconvolgente – vive nell'assoluta incomprensione di che cosa sono questi meccanismi, e questo non è possibile; oppure lei prende l'abitudine di mentire davanti agli italiani; se vuol mentire, faccia come ritiene, ma non usi il mio nome.

Certo che c'era un piano B; non siamo mica irresponsabili ! Se fosse saltato tutto, che cosa avremmo dovuto fare ? Ci si stava pensando; la legge Marzano, quella vera, corretta solo nel consentire che il commissario potesse anche vendere, non solo ristrutturare, e vendere per *asset,* ma un commissario con le mani libere, che lavora su procedure di comparazione concorrenziale, che non può fare *bad company*, ma semmai al limite può dividere dei rami d'azienda, che deve rispettare le normative intrinseche alla proceduta Marzano, per quel che riguarda i diritti di terzi, creditori, eccetera.

Voi definite Marzano un commissario liquidatore o un curatore fallimentare atipico di una procedura fallimentare atipica, che avete inventato in questo caso. Non accetto che si confondano queste due cose.

Vi dico, inoltre, perché avete agito in questo modo. Perché non avete fatto voi quel piano ? La legge Marzano ve lo permetteva. Ci chiedete quali erano i nostri emendamenti. Ebbene, li avete. Sono girati per gli uffici. Se volete, ve li porto.

Perché non lo avete fatto ? È questa la domanda sulla quale voglio accendere i riflettori. Lasciamo stare Air France. Perché non si è predisposta una legge Marzano lievemente corretta ? Per ragioni politiche, perché il Presidente del Consiglio, se avesse fatto un commissario libero di agire, si sarebbe sconfessato, perché lui aveva detto che la proposta c'era.

Quindi, non ci voleva un commissario libero di agire, ma si doveva imbastire la soluzione e poi trovare il commissario che facesse la *bad company*, il liquidatore.

Ho detto, scritto e ripeto che si è messa in moto una « terza camera » e che si è fatto un vestito su misura. Certamente condivido e sono riconoscente alla disponibilità degli imprenditori, ma prendo atto del fatto che se lei, Ministro Tremonti, non divide le passività, la cordata non la trova.

Si è trattato di fare in modo di trovare la cordata, e questo è il risultato.

Signori, siamo rappresentanti del popolo, non possiamo raccontarci delle cose che non esistono. Ho sentito il Sottosegretario Letta, ascolto adesso il Ministro Tremonti venirmi a dire che se ci sono altre offerte, possono anche farsi avanti.

Siete stati voi a predisporre un decreto, in cui è scritto ben chiaro che solo un soggetto ha diritto ad avere l'informazione; uno solo, tanto è vero che adesso al tavolo vi sono il Governo, il commissario e colui che fa l'offerta.

E mi venite a dire che siamo in una condizione in cui il commissario potrebbe agire ! Il commissario vuol fare il liquidatore, il commissario non vuole gli attivi. Altro che Marzano ! Bondi se l'è gestita Parmalat ! Se l'è gestita Marzano ! Adesso abbiamo un commissario che non vuole gli attivi. Cos'è ? Marzano ? Almeno non prendiamoci per imbecilli – scusate la parola – reciprocamente.

Non venite a dirmi che adesso è possibile una operazione concorrenziale, un confronto di offerte. L'accesso è stato riconosciuto solo a un soggetto. Abbiamo zittito la Consob, abbiamo derogato a tutte le norme sulla concorrenza e via dicendo. Adesso si parla di valore, di prezzo del mercato. Si parla di un valutatore. Signor Ministro, io non voglio sapere di valutatori. Riguardo al prezzo venite a riferire voi, perché voglio capire questo meccanismo.

Se si parla di prezzo di mercato, si presuppone che ci sia un'azienda che possa essere valutata sul mercato. Ma valutabile sul mercato c'è solo un'Alitalia con dentro le passività e un Air One che non so. Ok ? Adesso chi valuta la CAI, chi valuta la polpa ? Chi valuta Air One ? E come ? Alla fine, si tratta di soldi nostri, quindi dobbiamo fare attenzione. Non penserete mica che le cose possano andare in questo modo ! Su questo non si può scherzare.

Infine, si sono messi i creditori, a qualsiasi titolo, improvvisamente in una situazione di garanzie attenuate. Questo è indiscutibile. Signor Ministro, da cittadino e da parlamentare aspetto ancora da lei una risposta sul seguente punto. Voi – intendo dire il Tesoro – avete garantito 12 mesi di continuità aziendale. Voglio capire come intendete rispondere a questo impegno.

Se un cittadino ha da lamentarsi e viene a chiedere dei soldi al Ministero dell'economia, chi paga ? Paga Pantalone ? Si è detto di indirizzarlo al fondo dei conti dormienti, come se fosse *argent de poche*. Sono soldi pubblici. Il fondo dei conti dormienti è costituito da soldi pubblici.

Con i conti dormienti si possono anche realizzare carceri, ristrutturare plessi scolastici, costruire strade e tutto ciò che si vuole. Si tratta di soldi pubblici. Voglio capire come pensate di rispondere a questa domanda, perché su quella garanzia Alitalia fece il bilancio e su di essa si sono basati creditori e azionisti.

Signor Ministro, ogni tanto – non particolarmente in questa occasione – lei ammanta di visioni anche filosofiche le sue azioni e ogni tanto parla del mondo in cui ci troviamo, al mercato e via dicendo. Ebbene, le vengo dietro, non la critico da destra, non succederà mai. La sinistra piace farla a me. Tuttavia, se il criterio è quello dei servizi essenziali, riflettiamo un attimo. Si dice che la concorrenza la faranno i treni. Perché ? Perché, adesso che la NewCo sta entrando sul mercato – ingenuamente liberalizzato da me, evidentemente – non li mettiamo insieme, gli diamo tutti i binari e diamo a Pantalone il debito delle Ferrovie ? C'è qualcosa che lo impedisce ? Se una municipalizzata del sud o del nord va in crisi, per un servizio essenziale, quale l'acqua, non facciamo un'azione del genere ?

Voglio bene al capitalismo italiano, ma ricordo che quando abbiamo fatto l'accordo con Edison l'abbiamo chiamato l'*Electricité de Milan*. Gli abbiamo dato la più antica azienda industriale italiana, nave scuola di tutta l'energia. Nessuno se n'è curato, perché i francesi in quel caso non davano disturbo. E se ci mettono le mani solo con una piccola accelerazione, cosa facciamo ?

E su Telecom che cosa facciamo, che avete impallinato un povero uomo che ha osato parlare di rete o non rete e quasi si è dimesso Prodi?

Badate che ci sono servizi essenziali anche nell'industria. Per esempio – chiudo subito, chiedo scusa, ma sono tre mesi che devo parlare – ci sono produzioni che possiamo fare solo noi e non è vero che si possono delocalizzare. In questo momento la lineria di Portogruaro ha 300 operai a casa che si domandano come mai nessuno pensi a loro.

Per quanto riguarda gli aeroporti ci avete massacrato parlando come minimo di due *hub*. Adesso non ce n'è nemmeno uno e si parla di ridimensionamento di Linate. E parliamo solo di Milano e di Fiumicino, che pure costituiscono un gravissimo problema. E la Puglia, la Sicilia e la Sardegna, che vedono ridimensionati i collegamenti? E la sommatoria con i casi sociali? Non dimentichiamo che Fiumicino ha la questione degli esuberi e Napoli quella di Atitech.

Sono dell'idea che i problemi bisogna affrontarli e non voglio ridurmi a fare il demagogo. Mi auguro che, in qualche modo, questa fase si chiuda al meglio, lo ribadisco, ma vi avviso che questa vicenda avrà una lunga coda. E vi dico onestamente che su questo noi vigileremo fino in fondo *(Applausi)*.

PRESIDENTE. Colleghi, non dobbiamo trasformare le Commissioni in un'arena. L'intervento dell'onorevole Bersani è stato molto lungo e io non l'ho interrotto, perché mi sembrava giusto lasciargli lo spazio adeguato. Contravvenendo alla regola della replica alla fine del giro degli interventi, do subito la parola al Ministro dell'economia e delle finanze, che ne ha fatto richiesta. Credo che tutti capirete il motivo per cui procediamo in questo modo.

GIULIO TREMONTI, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Se fosse possibile preferirei rispondere in tempo reale. Considero l'intervento dell'onorevole Bersani comunque costruttivo, tuttavia devo muovere due rilievi, uno specifico sul numero relativo al valore delle azioni. Credo che l'equivoco dipenda dal fatto che non viene considerato il diverso raggruppamento delle azioni operato a seguito dell'aumento di capitale pregresso. Credo che il corso di borsa secco sia correttamente quello che vi ho detto e non quello che avete tirato fuori, perché a seguito dell'aumento del capitale i raggruppamenti sono cambiati. È un fatto tecnico che credo possa essere verificato.

In secondo luogo, ho molto apprezzato tutte le considerazioni di visione, di strategia, di contenuto industriale dell'onorevole Bersani, ma mi permetto di fare solo una domanda, che è anche la prova del nove: se tutto ciò era possibile, se avevate i mezzi per fare tutto questo, perché non l'avete fatto voi in 22 mesi?

PRESIDENTE. Riprendiamo il normale giro degli interventi.

ANGELO MARIA CICOLANI. Sono qui per ringraziare il Ministro Tremonti che a nome del Governo ci ha illustrato un'iniziativa ancora *in fieri* per la quale tutti dobbiamo auspicare una conclusione positiva e che per ora sta a testimoniare l'azione tempestiva e, speriamo, risolutiva del Governo.

Non so, onorevole Bersani, quanto interessi alla gente e ai nostri elettori se siamo all'interno della legge Marzano, più o meno modificata, o all'interno comunque di un procedimento che garantisca al nostro Paese la continuità dell'utilizzo della compagnia aerea a cui in questo momento tutti guardano per vedere garantiti il loro diritto alla mobilità, la continuità territoriale del nostro Paese, in una parola, una parte rilevantissima dell'economia di questo Paese.

Credo non interessi a nessuno se siamo o non siamo nella legge Marzano. Interessa che quello che il Governo sta facendo sia realizzato in modo non contestabile a livello europeo e consenta – come mi pare accada e in proposito vorrei chiedere al Ministro Tremonti quanto ritiene migliorabile questo profilo – l'utilizzo di ammortizzatori sociali tali affin-

ché questo processo di privatizzazione, forse il più difficile nel quadro del sistema delle liberalizzazioni cui abbiamo assistito negli ultimi quindici anni, avvenga senza che alcuni paghino molto più di altri.

Credo che la legge che ci è stata prospettata risponda a questo. Ritengo che le osservazioni dell'onorevole Bersani siano abbastanza strumentali e in qualche caso speciose. Non condivido molto quello che ha detto il Ministro Tremonti circa il contributo positivo dell'intervento del collega Bersani. Innanzitutto non condivido il tentativo continuo di spostare la bandierina: dopo una prima barriera opposta dal centrosinistra sull'inesistenza della cordata e verificata invece l'esistenza di una assolutamente credibile (tanto che alcune regioni governate dal centrosinistra oggi vorrebbero entrarvi), si dice che si tratta di una cordata per una compagnia di « bandierina » e non di bandiera.

A mio avviso dobbiamo ragionare in modo diverso. Abbiamo un gruppo di imprenditori che hanno la volontà di rischiare su una grande avventura e dobbiamo attivare come Governo, in un sistema libero e liberalizzato, tutte quelle azioni che possano favorire questo disegno, senza per questo favorire un attore del mercato rispetto ad altri.

Quanto alla tempestività dell'iniziativa, il Ministro Tremonti ha avviato questo percorso nel Consiglio dei Ministri del 3 giugno, appena 15 giorni dopo che il Governo era entrato nel pieno delle sue funzioni. Credo che in sessanta giorni l'*advisor* abbia compiuto il lavoro dovuto e oggi siamo di fronte a una soluzione. A mio avviso, qualche imperfezione sul piano della trasparenza deve essere valutata in rapporto all'urgenza. Allora, se si voleva garantire questo punto, il prestito-ponte, peraltro criticato fortemente dal centrosinistra soprattutto in Europa, sebbene concesso da un Governo di centrosinistra, avrebbe dovuto probabilmente essere maggiore di 300 milioni.

Per quanto riguarda il piano industriale, credo che noi – specialmente chi si è occupato sempre di questo tema – abbiamo perfettamente chiari i profili da affrontare. Li ha ricordati Maurizio Prato in un'audizione al Senato circa un anno fa, dopo un mese dal suo insediamento: il sistema logistico, quindi il trasporto aereo; il sistema degli aeroporti, progettato in Italia alla fine degli anni Ottanta, secondo una vecchia concezione del sistema del trasporto, quella degli *hub*, del sistema delle concentrazioni e non del « punto-punto », che il sistema *low cost* ha introdotto negli ultimi dieci anni. Su questo Governo e Parlamento dovranno compiere uno sforzo per organizzare un sistema aeroportuale che favorisca lo sviluppo, in un mercato che – lo ricordiamo – migliora e incrementa il proprio fatturato di 5-6 punti l'anno. Queste crisi, che avvengono sia nelle compagnie aeree, sia nelle compagnie aeroportuali, comunque fanno parte di un mercato in espansione.

Il secondo elemento, estremamente noto, riguarda l'aspetto del personale. Ogni piano industriale redatto da Alitalia, da tutti e sette gli amministratori delegati che negli ultimi sette anni si sono succeduti, ha certificato l'esistenza di questo problema. Questo piano industriale lo affronta, insieme al Governo.

Il terzo elemento è forse più difficile da affrontare, poiché riguarda la flotta. Alitalia ha una flotta vecchia, con costi molto alti, maggiori del 30-40 per cento rispetto a quelli delle altre compagnie, per quel che riguarda il carburante e la manutenzione degli aerei. Sull'ammodernamento della flotta mi pare che vi siano, nello « sposalizio » con Air One, elementi estremamente positivi e favorevoli. L'unica forzatura presente, forse, nella legge – peraltro con precedenti in Europa – è la sospensione per tre anni della possibilità di incidere da parte dell'Antitrust. È un fatto straordinario e viene chiaramente esposto nella legge come tale; tuttavia, vi sono precedenti nel sistema europeo. L'unione tra Alitalia e Air One consente comunque, tra l'altro, l'ammodernamento della flotta in tempi scanditi tra i due e i quattro anni.

Mi sembra che questi siano tutti elementi positivi di questa azione politica. Auspico la chiusura degli accordi sinda-

cali. Non c'è da dire altro al Governo se non di procedere speditamente in questa direzione, frutto del consenso di grandissima parte del popolo italiano verso questo tipo di azioni.

SAVINO PEZZOTTA. Signor presidente, confesso che questa mattina mi sarei aspettato molto di più da parte del Ministro Tremonti, conoscendolo e sapendo che quando espone le cose lo fa sempre con alcuni segni particolari che questa mattina non ho trovato. Soprattutto, mi sarebbe piaciuto capire qualcosa di più sul piano industriale, sul quale non ho trovato grandi novità rispetto a ciò che leggo sui giornali. Mi sarebbe piaciuto sapere come si gestiscono gli aspetti sociali e occupazionali, e che anche su altre questioni fossero fornite maggiori informazioni. Mi sembra, invece, che sia stato più un tentativo di far polemica, che penso oggi non serva granché.

Ora, non voglio tornare – anche se forse sarebbe il caso di farlo – sulla questione di Air France, che probabilmente, se fosse stata portata fino alle sue estreme conseguenze, sarebbe risultata meno onerosa, sul piano sia finanziario che sociale. Capisco che guardare indietro non serva a nulla e che oggi – ed è questo l'imperativo che abbiamo tutti, non solo di fronte al Paese, ma anche di fronte alle persone coinvolte – sia necessario trovare soluzioni positive, che guardino avanti. Non voglio nemmeno sollevare la questione dell'intervento pubblico, perché essendo personalmente sostenitore di un'economia sociale di mercato, non ho mai avuto la puzza al naso quando lo Stato interviene nell'economia; anzi, sono sempre stato un ammiratore delle partecipazioni statali quando qualcun altro le denigrava. Anche questo, però, è un problema e non possiamo far finta che non lo sia.

La mia critica rispetto all'operato del Governo e alle cose che ho sentito si basa su alcune considerazioni che riguardano più l'attualità che il passato. Noi siamo di fronte ad una operazione che, come è già stato detto da altri autorevoli colleghi, riduce le dimensioni e le ambizioni della compagnia che vorrebbe essere di bandiera. Inoltre, mentre conosciamo bene le condizioni di Alitalia, sappiamo poco di Air One, dell'apporto che offre e della sua situazione economico-finanziaria. Non vorremmo sommare difficoltà a difficoltà.

Mi sarebbe piaciuto capire come una compagnia ridotta in questo stato si collochi sul mercato delle comunicazioni internazionali. Riscontro un'oggettiva difficoltà. Un Paese come il nostro, che dal punto di vista sia dello sviluppo turistico che del commercio necessita di una compagnia in grado di coprire grandi rotte internazionali, sembra invece tendere ad autoridurle, con conseguenti ricadute negative sul livello di competitività.

Si sospendono per un anno le leggi antitrust, determinando dunque una sorta di mini-monopolio, che avrà ricadute negative sui prezzi del trasporto, in particolare di quello interno, con implicazioni sul terreno dell'inflazione in particolare sulla tratta Roma-Milano.

Nutro perplessità rilevando dentro la cordata la presenza di imprenditori che gestiscono delle concessioni di servizi. Non voglio evocare i conflitti di interessi, ma possiamo nutrire dubbi in proposito e forse dovrebbe essere fatta maggiore chiarezza su questo argomento. Sono consapevole del fatto che gli imprenditori fanno affari e non i filantropi, ma questo può valere anche per la banca che ha seguito l'operazione, per cui bisognerebbe capire anche le motivazioni di un intervento così diretto. Questa mattina Corrado Passera ha affermato che le banche sono al servizio della nazione: lo apprendo con molta attenzione e lo chiederò anche per altre situazioni. Dunque sono al servizio della nazione: lo apprendiamo ed incassiamo.

Ho l'impressione che in questa operazione si penalizzino anche azionisti e obbligazionisti, giacché si afferma che verranno rimborsati, senza però specificare come. Desidero quindi chiedere al Ministro come verranno rimborsati e in che tempi, per rasserenare il clima creatosi attorno a questa vicenda.

Mi interesserebbe molto conoscere nei dettagli e nelle articolazioni il piano industriale, per apprendere cosa richieda, quali forze schieri in campo, cosa investano i privati e quanto noi come italiani. Poiché infatti si scaricano costi sullo Stato e sui cittadini, è opportuno conoscerne l'entità e la durata.

Vorrei sapere inoltre perché alcuni enti locali siano dentro l'operazione e altri ne siano esclusi. Sarebbe opportuno chiarire anche questo aspetto per non generare elementi di distorsione.

Per storia, tradizione e cultura, questa mattina avrei voluto ascoltare una parola più chiara sul personale e in particolare conoscere la sorte di quello che non viene riassorbito. Considero giusto ricorrere agli ammortizzatori sociali ed accompagnare le persone. È però necessario sapere se per queste persone sia previsto un piano di reimpiego e cosa sia previsto dal punto di vista della formazione e della riqualificazione.

Ho apprezzato il gesto del presidente di Confindustria di metterci qualcosa. Mi sarebbe piaciuto che non solo Confindustria, ma l'intero sistema industriale italiano, avesse presentato anche un piano per l'assorbimento del personale reso eccedente da questa operazione.

È inoltre necessario affrontare tutta la questione del sistema aeroportuale italiano, di cui questa mattina non si è parlato. Ignoro quale ruolo avranno Malpensa e gli aeroporti lombardi. In Lombardia è stato sollevato un polverone su Malpensa e Linate, ma questa mattina non ho ancora ascoltato – anche gli amici della Lega dovrebbero darmi qualche spiegazione – una posizione chiara su Malpensa, sul suo ruolo e sulla sua collocazione.

Poiché permangono tutti questi dubbi e queste domande inevase, in parte anche retoriche, credo che non si possa ipotizzare di risolvere la questione in questo modo. Considerato quanto impegna lo Stato e il grado del nostro coinvolgimento, sarebbe opportuno che fino alla sua conclusione la partita fosse seguita da un Comitato o da una Commissione parlamentare, composta magari dai membri delle Commissioni oggi coinvolte, per valutare l'iter e i processi messi in campo. L'ampia partecipazione pubblica richiede infatti una vigilanza parlamentare forte e autorevole su questo tema e sull'insieme dell'operazione.

MARCO GIOVANNI REGUZZONI. Talvolta, l'occasione di fare polemica può prendere il sopravvento, ma non risponderò polemicamente alle affermazioni di Pezzotta, perché non voglio alzare polveroni, che solitamente servono per coprire, mentre invece desideriamo capire meglio le intenzioni del Governo e i destini del trasporto aereo.

Non rispondo quindi in merito alle responsabilità dei sindacati nel corso di questi anni, limitandomi a rilevare però come l'analisi che è stata fatta parta dal 2000, mentre il danno era probabilmente precedente. Lo storico *partner* di Alitalia, KLM, infatti corse ai ripari prima fondendosi con un *partner* con un'operazione da cui nacque Air France, quando nel 1998 Alitalia decise di non concentrarsi su Malpensa e di non farla diventare *hub*. Domenico Cempella, che certo non era della Lega, si dimise affermando che in questo modo la compagnia sarebbe andata al fallimento e che non se ne sarebbe assunto la responsabilità. Sin da allora, quindi, il suo destino era già scritto.

Oggi siamo qui a girare pagina per sempre. Questa è la parte che ci piace di più. Abbiamo una serie di complimenti da rivolgere al Presidente Berlusconi e al Governo per il loro operato. Mantenere le promesse fatte in campagna elettorale non è semplice, ma anche se nessuno ci credeva la cordata esisteva ed esiste. Bisogna dare atto al Presidente Berlusconi, al Ministro Tremonti e agli altri componenti del Governo di aver impostato un lavoro assolutamente conforme a quanto affermato in campagna elettorale.

Siamo d'accordo anche sulla procedura adottata, giacché non si ravvisano altre strade ed essa appare corretta. Considero ottima anche la rottura con il passato, per cui non si torna più indietro. Probabilmente, se ci fosse stata una maggioranza

parlamentare senza la Lega, questa ulteriore crisi dell'Alitalia sarebbe stata affrontata con un ennesimo rifinanziamento o con un altro tentativo, magari mascherato, di sostenere un'azienda che ormai non aveva motivo di andare avanti in questo modo. Consideriamo molto positivo tutto questo.

Non intendiamo dilungarci sul giudizio abbastanza positivo sull'intenzione dei nuovi soci. Ovviamente i soci di un'azienda privata operano come vogliono; tuttavia, mi sembra che, riportando un minimo di equilibrio nell'ambito del Paese, ci possa essere quella sanità mentale che il vecchio consiglio di amministrazione non ha dimostrato concentrando su un solo aeroporto tutti i voli del Paese, con risultati economici catastrofici che hanno portato l'azienda al fallimento. Desidero utilizzare questa parola, perché Alitalia è tecnicamente fallita. Le responsabilità faranno parte della storia e ora non ci interessano.

Vengo al ruolo del Ministro Tremonti, competente al riguardo. La parte che ci lascia più perplessi è quella relativa al mercato. Non mi permetterei mai di « fare le pulci » al professor Tremonti quando si interroga su che cosa sia il mercato, ma non posso non rilevare che in Francia Air France conquista il 65 per cento stando sul mercato. Alcune importanti aziende italiane di prodotti di largo consumo, quali pasta o cioccolato, hanno quote simili, ma non esiste un decreto del Governo che assegna di diritto il 50 per cento del mercato.

Questo Paese viene da una tradizione industriale di sovvenzioni a piccole industrie o di monopoli. Ebbene, questa volta non deve essere così. È su questo aspetto che vorrei che il Ministro si esprimesse. Il discorso relativo alla libertà di mercato è importantissimo e può permetterci di dare una visione diversa al provvedimento in questione. Se vi è libertà di mercato, nel rispetto di quanto deliberato dal Parlamento (in proposito vi è un ordine del giorno accolto dal Governo, ma anche altri di tutte le forze politiche che vanno in questo senso, compreso uno della Lega sugli accordi bilaterali), se si è girata pagina e se oggi la politica che governa il trasporto aereo in questo Paese è basata sul libero mercato, anziché su una compagnia di bandiera, allora va bene tutto. Vi sono poi alcuni aspetti da chiarire, ma il provvedimento è assolutamente condiviso.

Se, invece, si pretende che con una piccola compagnia di bandiera si possa garantire, come qualcuno ha detto, il diritto alla mobilità, occorre comprendere che questo non è possibile. Infatti, Alitalia non lo garantisce e non lo ha garantito fino ad oggi. È diritto alla mobilità avere un prezzo medio del passeggero sulla tratta Milano-Roma di 600 euro ? No, non lo è. È diritto alla mobilità che il 70 per cento delle merci lombarde sia costretto a viaggiare via aerea da Francoforte ?

Ebbene, noi siamo a favore dei passeggeri, delle aziende e del territorio. Mi permetto di porre delle domande sul territorio, perché questo tema non è stato affrontato. È importante che il Governo guardi attentamente ai problemi che si hanno con il territorio. Come sappiamo, infatti, c'è una causa importante in proposito che riguarda l'azienda che gestisce Malpensa, la quale ha chiesto i danni per il comportamento scorretto di Alitalia. Ovviamente, se esiste una continuità aziendale, e quindi sono garantiti i diritti degli *slot* e gli accordi bilaterali, allora dovrebbe esserci una continuità aziendale anche per quanto riguarda questo tipo di problema.

D'altra parte – mi permetto di sottolineare un aspetto che non deve essere trascurato –, Milano non deve essere posta in posizione di difficoltà, soprattutto da questo Governo e in particolare su questi argomenti. Altrimenti, come scriveva qualche giorno fa un autorevole quotidiano, sembra quasi una posizione di ricatto. Non dobbiamo fare in modo che si configuri una situazione simile, perché non è nella nostra volontà e quindi non deve accadere. Se l'azienda del comune di Milano ha diritto a un risarcimento, deve essere pagata. Invece, le questioni che non hanno a che fare con questa vicenda devono essere gestite in altro modo.

Pertanto, lo ripeto, la nostra posizione è di assoluto favore. Credo che il provve-