

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
GIORGIO BORNACIN

La seduta comincia alle 14,45.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone, sulla situazione attuale di Alitalia e sulle prospettive future della società.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Mario Tassone, sulla situazione attuale di Alitalia e sulle prospettive future della società.

Nel sottolineare come si tratti di temi di assoluto rilievo per il settore del trasporto aereo e per l'economia del paese nel suo complesso, sui quali la Commissione ha da sempre manifestato una particolare attenzione e uno specifico impegno, do subito la parola al viceministro Tassone, che ringrazio per la sua disponibilità.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Innanzitutto, do atto volentieri alla Commissione di avere seguito le complesse vicende Alitalia con grande attenzione e con sensibilità

politica istituzionale, adeguata alla particolare complessità della situazione, che ha manifestato forte esigenza di complessi approfondimenti sulle cause del suo determinarsi, sulle possibili conseguenze sul sistema nazionale del trasporto aereo e sui modi per farvi fronte.

Quanto alle cause, sono state compiute da più parti analisi e studi, non sempre disinteressati, che, talvolta, hanno condotto a formulare ipotesi suggestive e di forte impatto mediatico, quanto insufficienti sul piano del metodo prima ancora che su quello del merito.

In via di larga approssimazione, tuttavia, appare corretto sostenere che le ragioni della crisi Alitalia abbiano natura diversa e possano essere classificate in cause di origine internazionale, cause di origine sistemica, cause di origine interna alla società.

Quanto alle prime, è sufficiente accennare alla grave crisi di domanda seguita ai tragici eventi dell'11 settembre 2001, agli eventi bellici nei diversi scacchieri internazionali, alle reiterate minacce, dirette e indirette, di Osama Bin Laden (oltre, ovviamente, alle vicende sanitarie).

In questa situazione di difficoltà, all'inizio del secondo semestre del 2002, Alitalia elaborò un piano di risanamento che, approvato dal consiglio di amministrazione, venne allegato alla proposta di privatizzazione e trasmesso alla fine dell'anno al Parlamento per il prescritto parere. Il piano, tra nuove entrate e tagli di spese, vale qualcosa come cinquecento milioni di euro. Tra i tagli figurano anche tagli occupazionali diretti per circa 1.450 addetti, oltre a circa 1.700 furiuscite per operazioni di esternalizzazione (l'*outsourcing*, per capirci).

Il messaggio mediatico che è passato è che su questo punto — e solo su questo — i sindacati abbiano alzato le barricate. Le cose non stanno esattamente così anche se, in materia di riduzione della forza lavoro, il sindacato mantiene, da tempo, una posizione di forte prudenza e diffidenza. È proprio questa nota posizione del sindacato che doveva indurre a più convinte e tenaci relazioni industriali.

Probabilmente, si è ritenuto che l'urgenza del provvedere (la sbandierata perdita di 50.000 euro l'ora) dovesse far premio sul valore del consenso. In ogni caso, va subito detto che il piano di risanamento si è collocato in un tempo di rapporti tesi fra sindacati e azienda e che i sindacati hanno subito dichiarato di considerare il piano sbagliato in radice e non solo per i tagli occupazionali.

Per avviare la discussione su un piano di utile dialettica, apparve subito indispensabile un deciso intervento del Governo finalizzato a consentire almeno una serena illustrazione del piano. Questo sforzo ha occupato tutto il mese di gennaio, nel corso del quale, peraltro, sono state altresì approfondite le cause sistemiche della crisi, la loro concatenazione con la crisi Alitalia, nonché una prospettazione condivisa dei rimedi da attuare.

L'illustrazione e la discussione del piano sono state accompagnate da uno studio valutativo di un *advisor* esterno nominato dalla Presidenza del Consiglio dei ministri che ne ha messo in rilievo luci ed ombre. Il resto è cronaca degli ultimi giorni: le dimissioni di Mengozzi, la nomina del nuovo amministratore delegato, la definizione del nuovo assetto manageriale e la ripresa del dialogo con le forze sociali.

Allo stato attuale, la situazione, in corso di favorevole evoluzione, si caratterizza per un clima di relazioni industriali e sindacali molto più sereno e collaborativo.

È appena il caso di accennare brevemente al fatto che, nei primi due mesi dell'anno, le relazioni industriali erano mediate dal Governo. Oggi, invece, l'azienda e i sindacati (tutti i sindacati)

confidano di poter pervenire entro il mese di aprile a vaste sinergie capaci di caratterizzare diversamente il piano di risanamento aziendale.

Vi è poi un piano pluriennale di adeguamento e rafforzamento della flotta aerea, capace di supportare, con adeguata strumentazione, lo sforzo di rilancio e rafforzamento della propria presenza sul mercato domestico quanto su quello del medio e del lungo raggio. Vi è anche una riconferma della validità delle alleanze strategiche perseguite nell'ultimo periodo e rafforzate oggi dalla prospettiva di un rinnovato e rafforzato posizionamento sul mercato domestico.

Ancora, vi è la ragionevole consapevolezza di avere la capacità e la voglia di uscire dalla crisi avvalendosi, come tutti gli altri vettori, dei provvedimenti necessari a rimuovere tutte quelle cause di ordine normativo, amministrativo, fiscale e finanziario che generano, a carico del trasporto aereo, extra costi, ignoti ai nostri concorrenti, che comunemente vanno sotto il nome — francamente un po' criptico — di « requisiti di sistema ». Si tratta, in buona sostanza, della traduzione in norme del documento che il Governo, con tutte le parti sociali interessate, ha da tempo definito a Palazzo Chigi.

È appena il caso di sottolineare come i « requisiti di sistema », applicati ovviamente alla generalità degli operatori nazionali, abbiano impatto più forte nei confronti di chi è più esposto alla concorrenza internazionale che tali extra costi non conosce. Se la tendenza al consolidamento di tale positiva evoluzione troverà conferma nei prossimi trenta giorni, matureranno tutte le condizioni necessarie per riprendere, con rinnovato vigore, il cammino della privatizzazione.

I colleghi naturalmente comprenderanno che siamo in una fase evolutiva che noi auspichiamo possa tradursi in termini positivi. Certamente il clima è cambiato, il rapporto è cambiato; vi è stato un momento di grande tensione per quanto riguarda la vicenda degli esuberanti, ma oggi c'è un processo di rimodulazione di questo piano e di adeguamento dello stesso, anche

se, non lo nascondiamo, le difficoltà esistono e persistono. Certamente, però, vi è la volontà di superarle e ci auguriamo che questo lavoro che tutti i sindacati e l'azienda stanno svolgendo possa raggiungere un traguardo nonché i dovuti obiettivi.

Va poi ricordato il lavoro che è stato svolto nel tempo al tavolo istituito a Palazzo Chigi, che ho richiamato prima, in cui si è indicata, attraverso una serie di elementi, una traiettoria che bisogna perseguire per quanto riguarda tutta la riforma del trasporto aereo. Mi riferisco ai problemi delle regole, dei vettori, delle gestioni, problemi che riecheggiano e si ritrovano nello sforzo e nel lavoro compiuto dalla Commissione per quanto riguarda la riforma del trasporto aereo.

La crisi di un vettore non si risolve semplicemente in termini che definirei autoctoni, ma si può risolvere (questo è il lavoro che è stato compiuto, questo è il senso del documento) attraverso uno sforzo che ha visto nei mesi scorsi il Governo impegnato insieme alle forze sociali e ai soggetti interessati per far sì che tutto rientri in un sistema. Tutto deve rientrare in un'armonizzazione di elementi e di sinergie che diano opportune risposte alle difficoltà di oggi.

Vorrei soffermarmi ora sul mercato interno, sul traffico domestico. Vi è l'esigenza che la compagnia di riferimento abbia la possibilità di muoversi ed esercitare un impatto attraverso una politica di alleanze interne e una forza attrattiva su tale mercato. Ricordo che altre compagnie, a livello europeo, gestiscono per l'85-90 per cento il loro mercato interno, per cui hanno autorevolezza e hanno - o hanno avuto - la possibilità di superare crisi e difficoltà.

Allo stesso tempo, è importante anche il discorso delle politiche e delle alleanze internazionali, che vanno perseguite, così come l'aspetto della privatizzazione, che va perseguito anch'esso. Qualcuno forse immagina - come è stato detto, anche se non in questa Commissione - che il processo di privatizzazione stava rallentando o era svanito, ma in realtà il DPCM rimane

valido nella sua accezione e nel suo significato più importante, cioè quello di mettere la compagnia sul mercato e di trovare quindi le opportune convenienze sullo stesso.

Ma c'è di più, poiché tutto questo implica anche che le linee generali che accompagnavano il DPCM devono essere rimodulate e il lavoro che il sindacato e l'azienda stanno facendo consiste proprio nella rimodulazione e nell'adeguamento delle linee che avevano accompagnato a suo tempo il DPCM, per renderlo più incisivo rispetto a determinate perplessità e per consentire a tutti i soggetti all'interno dell'azienda di muoversi - così come noi ci auguriamo - in assoluta sicurezza, chiudendo una pagina e aprendone un'altra che tutti sperano sia positiva.

Questa era la comunicazione che volevo fare alla Commissione, presidente. Ovviamente mi riservo di aggiungere elementi in sede di replica agli interventi che i deputati intenderanno fare. Fin d'ora li ringrazio per l'attenzione e, soprattutto, per il loro contributo essenziale.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

ANGELO SANZA. Ringrazio l'onorevole Tassone per aver presentato a questa Commissione uno schema-quadro del Governo entro il quale possiamo vedere il futuro dell'Alitalia.

Vorrei suggerire al presidente e ai colleghi della Commissione di continuare il dibattito alla presenza del Governo solo dopo avere sentito l'azienda in oggetto. Ritengo che potremo audire i rappresentanti dell'Alitalia la prossima settimana. È così?

PRESIDENTE. Avremo qui i rappresentanti dell'Alitalia dopo il 20 aprile.

ANGELO SANZA. È un termine un po' remoto rispetto alla proposta che volevo avanzare, perché credo che il dibattito con il Governo in Commissione andrebbe fatto alla luce del piano aziendale. Corretta-

mente il ministro ci ha presentato lo stato delle relazioni interne con i nuovi vertici dell'azienda e ha ripreso il dialogo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Onorevole Sanza, ho anche indicato la data del 30 aprile, entro cui le aziende e le forze sociali, con le quali sono in contatto, debbono arrivare ad una rielaborazione del piano.

ANGELO SANZA. In buona sostanza, propongo di aggiornare il dibattito, colleghi.

PRESIDENTE. Chiedo ai rappresentanti dei gruppi di intervenire sulla proposta avanzata dall'onorevole Sanza.

PIETRO TIDEI. Penso che potremmo proseguire il dibattito perché già oggi va data qualche indicazione all'onorevole Tassone. Per quanto mi riguarda, per esempio, sono totalmente insoddisfatto di quanto il rappresentante del Governo ha detto in questa sede.

GIORGIO PANATTONI. Ritengo che la proposta dell'onorevole Sanza abbia rilevato la pochezza dei contenuti oggi disponibili, non tanto per la cattiva volontà del viceministro, quanto perché, avendo delegato l'impresa e i sindacati a tratteggiare il nuovo piano, ci troviamo nella condizione di fare un discorso che personalmente giudico virtuale, nel senso che sul tappeto non c'è nessuna questione concreta sulla quale si possa discutere. Infatti, non si sa di quali alleanze si deve parlare; si sa che si dovrebbe parlare di alleanze internazionali, ma non si sa perché; si conoscono gli esuberanti passati, ma non si conosce la situazione attuale. Fino a quando qualcuno non comunicherà dati precisi (dal momento che il piano non andava bene, che l'azienda è in perdita, che, secondo me, deve portare i libri contabili in tribunale e che si parla di interventi normativi), saremo nella confusione più totale.

Quindi, a mio parere, potremmo accettare questa proposta ad una condizione: che da qui a quando l'azienda verrà si possano individuare gli elementi sulla base dei quali la prossima discussione possa diventare meno virtuale rispetto a quella di oggi, altrimenti abbiamo solo perso un mese. Ci aspettiamo, infatti, di poter fare un ragionamento sulle prospettive strategiche, operative, economiche e finanziarie con riferimento alla situazione attuale e ad una di prospettiva sul piano di parametri significativi — che, tutto sommato, possiamo anche elencare — per discutere sull'Alitalia e non su un'ipotetica crisi del settore aereo nel mondo, che fra l'altro c'è e non c'è.

Inoltre, suggerirei al Governo di non addebitare a Osama Bin Laden qualunque nefandezza nel mondo. Secondo me ha tantissime colpe, ma nel caso specifico dell'Alitalia c'è anche qualche responsabilità interna e capisco la gravità di questa affermazione. Dire che la crisi finanziaria dell'Alitalia sia tutta colpa di Osama Bin Laden forse è eccessivo, perché può costituire una delle cause, ma non può essere l'unica.

Quindi, consigliereerei di chiarire — oggi oppure nella sede che si riterrà più opportuna —, prima di fare un dibattito con le imprese e con il Governo su questi aspetti, gli elementi sui quali vogliamo discutere. Gradiremmo che qualcuno ci dicesse quali sono le reali condizioni sulle quali dobbiamo esprimere qualche tipo di valutazione, di suggerimento o di valutazione politica. Partirei dal presupposto che il 20 aprile è tardi, quindi teniamo presente che questa è un'azienda fallita. Stiamo ragionando con questo livello di emergenza. Non vorrei prendere tempo solo perché fa bene al re!

GIOVANNI CARBONELLA. Mi pare che non si possa non condividere quanto è stato affermato. Effettivamente, siamo un po' sconcertati, perché cinque mesi fa abbiamo avuto la possibilità di incontrare i massimi responsabili. Allora ci fu presentato un piano industriale, che poi è sparito, e c'erano intendimenti apparente-

mente concreti rispetto al processo di privatizzazione. Sostanzialmente, al momento, però, non vi è un quadro chiaro rispetto al quale confrontarsi in termini costruttivi e propositivi. Manca un riferimento con il quale fare i conti.

Pur apprezzando lo sforzo del viceministro, mi pare che stiamo navigando nel buio. In tutto ciò si deve considerare la drammatica caduta del 40 per cento dell'Alitalia nell'ambito del mercato nazionale; nel frattempo si azzarda anche l'ipotesi che, per recuperare alcune perdite, si possa addirittura assumere come indirizzo quello di spostare gli aeroporti, tagliare i voli e penalizzare il sud. Il trasferimento da Linate a Malpensa di tantissimi voli penalizzerebbe le popolazioni meridionali, immaginando che la drammatica, pesante e verosimilmente non accorta gestione di Malpensa possa essere recuperata a danno degli aeroporti di Bari, Brindisi, eccetera.

Di fronte a questo scenario, oggettivamente riesce difficile un confronto mirato a realizzare una prospettiva con dei contenuti che diano garanzia ai lavoratori, respiro all'azienda e, soprattutto, una politica di carattere industriale e strategica che possa dare alla nostra flotta di bandiera la tranquillità che oggi manca.

Certamente è in atto un confronto con le organizzazioni sindacali, che più di altre hanno titolo a mettere il dito nella piaga. Tuttavia, discutere di queste problematiche oggettivamente diventa estremamente complicato e difficile, perché non si sa dove si vuole andare a parare e ci si mette nella condizione di non esercitare fino in fondo il nostro ruolo in assenza di linee chiare rispetto alle quali potersi confrontare.

Se la situazione è questa, mi pare che la proposta di rinvio possa essere anche accolta, sempre che alla base vi siano le condizioni che ho prima anticipato.

MARCELLO MEROI. Signor presidente, ritengo che la preoccupazione sulla situazione di Alitalia sia un elemento comune a tutti i gruppi e a tutti i commissari. Ritengo altresì che i dati forniti dal viceministro Tassone, al quale rivolgo un sa-

luto e un ringraziamento per la sua disponibilità e il suo intervento in Commissione, forniscano qualche ulteriore preoccupazione. Innanzitutto sui tempi perché, oggettivamente, se la data del 30 aprile per la rimodulazione del piano è comunque quella fissata, sia pure in linea di massima, ritengo che l'audizione in Commissione di Alitalia, comunque dopo il 20 aprile (perché, se non ho capito male, dovremmo riaprire i nostri lavori proprio intorno a quella data), sia oggettivamente un termine troppo in là nel tempo. Quindi, ribadisco la necessità di anticipare, ovviamente laddove possibile, nell'interesse di tutti, specialmente di Alitalia, questa audizione.

Il collega Panattoni parlava poc'anzi di pochezza di informazioni, intendendo certamente non tanto la responsabilità del viceministro, quanto una oggettiva scarsità di elementi che, comunque, attualmente, abbiamo per valutare la situazione più chiaramente. Ritengo, quindi, molto opportuna la proposta avanzata dal collega Sanza, al di là delle valutazioni che dovremmo comunque svolgere con molta attenzione, in termini più rapidi possibili. Non avere oggi la possibilità di conoscere gli elementi, non dico di dettaglio ma comunque portanti della rimodulazione del piano, così come non avere avuto la possibilità di ascoltare ancora i rappresentanti di Alitalia, rende di fatto poco significativo proseguire oggi un dibattito di questo tipo.

Sarei, quindi, favorevole ad un aggiornamento della seduta e, ovviamente, ad una valutazione più concreta di tutti questi elementi dopo l'audizione dei rappresentanti dell'azienda che, come ribadisco, dovrebbe comunque essere anticipata rispetto alla data indicata.

PRESIDENTE. Colleghi, l'onorevole Sanza ha avanzato una proposta volta ad ascoltare i rappresentanti dell'azienda prima di ogni altra discussione; tuttavia, ritengo che abbia ragione anche l'onorevole Meroi quando afferma che, data la scadenza suggerita dal viceministro Tassone, del 30 aprile, la data del 20 aprile

per audire l'azienda è sicuramente troppo lontana nel tempo. Per questo, dovremmo fare in modo che l'azienda venga audita prima di allora, possibilmente prima delle vacanze di Pasqua (il che significa entro il 7 o l'8 aprile, periodo che, al momento, appare come data possibile al fine di permettere alla Commissione di svolgere un proficuo lavoro). Vi domando se su questo termine possiamo trovare un accordo.

FRANCO RAFFALDINI. Vorrei, innanzitutto, cogliere l'occasione odierna, visto che siamo stati noi a richiedere l'audizione del viceministro, per dargli anche qualche consiglio, dopodiché possiamo anche valutare come aggiornare l'incontro con l'azienda. Però, convocare il viceministro per proporgli di rivederci più avanti è una proposta che non mi trova concorde; vorrei, invece, suggerire quattro o cinque cose, posto che anche il Governo, nel frattempo, penso stia lavorando senza attendere passivamente il 20 o il 30 aprile. So infatti che prima di tale scadenza sono programmati degli incontri e, quindi, intanto, desidererei esprimere le mie convinzioni.

È evidente che, per quanto attiene alle iniziative che la Commissione prenderà, compresa quella di audire i rappresentanti dell'azienda in tempi anticipati, mi trovo d'accordo; tuttavia, vorrei sottolineare in modo molto schematico alcuni aspetti perché, normalmente, sembra che nei momenti di crisi molto difficili da superare, che possono investire un grande gruppo, comparto o settore (in questo caso, l'Alitalia e il trasporto aereo), l'opposizione, in quanto tale, si comporti come una forza che sta seduta sulla riva e lascia scorrere l'acqua, passi o no il cadavere, scaricando, comunque, su altri la fatica e le responsabilità di proposte su questioni di carattere nazionale. Non concordo affatto con questa visione e, per questo motivo, ho inteso intervenire, anche per suggerire alcune ipotesi, fare alcuni ragionamenti che mi vedono particolarmente interessato e coinvolto sul futuro di questo grande comparto.

Ringrazio, intanto, il viceministro Tascone per essere venuto in Commissione ma anche per le azioni compiute nelle settimane scorse, visto che ci si era trovati in una situazione in cui tutti erano contro tutti e non c'era più buonsenso. C'erano ministri contro ministri, cifre contro cifre, esuberi, che secondo il ministro Lunardi sarebbero arrivati a quattromila, forze politiche contro forze politiche! Addirittura, la situazione era tale per cui il presidente dell'Alitalia ha fatto la controrelazione all'amministratore delegato dell'Alitalia, qui da noi, con le *slides*: un'ora e un'ora! La diarchia, poi la lite tra i gruppi dirigenti, tensioni sociali e via dicendo, insomma, una situazione insopportabile. Ricordo, già da allora, il lavoro che svolse il viceministro per ricreare quanto meno un clima accettabile.

In secondo luogo, ritengo sia stato importante ricreare un clima ma questo non basta: il clima è una condizione ma noi non possiamo vivere in tale situazione per otto o nove mesi! È evidente che, nel frattempo, chi di dovere, l'azienda, il Governo, deve fare la sua parte. Il clima è una condizione ma non possiamo vivere a lungo in esso!

In terzo luogo, mi preoccupa la cosiddetta rimodulazione o il ripensamento di un piano, visto che ci sono state anche modifiche nell'organismo societario: a noi, più che i nomi, interessano le politiche che si fanno. Non c'è più quello, c'è un altro, ma che politiche fanno? Sono politiche che interessano una grande compagnia di bandiera inserita nel grande problema del trasporto aereo italiano?

Un breve accenno, poi, meritano anche alcuni elementi critici, che ci sono stati: tre anni di disinteresse, in particolare, da parte del ministro Lunardi, su una crisi che non è nata ieri; in passato si è probabilmente anche perso l'attimo, quando si ebbe la famosa tensione con la KLM, che qualcuno vorrebbe risolvere semplicemente facendosi pagare una penale. In realtà, quella somma - o quell'occasione - poteva essere invece utilizzata per trovare nuove relazioni societarie con la stessa azienda.

Credo che se in quel momento la lite tra i ministri, che non appare sui giornali, aveva portato alle ipotesi di liquidazione, svendita e smembramento (ipotesi irresponsabili), ora siamo di fronte a degli indici di un problema più corposo, che vorrei dire ma che non dico. Innanzitutto, dobbiamo rilanciare e riorganizzare l'intero comparto aereo italiano, di cui l'Alitalia costituisce una gran parte. In secondo luogo, dobbiamo riconquistare per l'Alitalia quote di mercato nazionale, oltre che internazionale. Non va bene passare dal 70 per cento ad una quota inferiore al 50 per cento, neanche in caso di future o ipotetiche relazioni con altri soggetti. Dobbiamo riconquistare questo mercato, anche attraverso intelligenti intese con i vettori italiani, che però siano qualificati.

Inoltre, si deve intervenire sulla catena del valore, che non è costituita solo dal costo del lavoro (ossia dal numero dei dipendenti, che rappresenta una determinata percentuale), ma anche da altre spese fisse (gasolio, tasse pagate all'autorità portuale, all'ENAV o per le prenotazioni), che hanno un peso, sommate tra di loro, di oltre il 36 per cento.

Si deve procedere secondo una logica di rilancio industriale. Vogliamo grandi imprese. Per questa via ci dobbiamo avvicinare verso alleanze internazionali. In questo caso, non si tratta di svendite, né di presentarsi con il capo chino e le mani dietro la schiena. Ciò vuol dire avere una maggiore flotta, più rotte e più sviluppo, ed è evidente che quando parlo di sviluppo non intendo sottacere il problema del risanamento.

Vi sono i grandi problemi dei costi esterni e degli ammortizzatori sociali, i quali — forse la mia è un'opinione personale — devono essere mirati perché altrimenti, quando si affronta il problema degli ammortizzatori sociali e si afferma il diritto al prepensionamento o alla cassa integrazione, possono accedervi tutti, anche professionalità che, invece, si vogliono mantenere.

Abbiamo visto che in altre realtà industriali in casi come questi se ne sono andati via anche ingegneri, professionisti e

grandi manutentori. Occorre, quindi, operare in modo molto intelligente affinché gli effetti sociali siano governabili, non si creino dei drammi e, soprattutto, non ci sia un impoverimento dell'azienda e del suo valore industriale.

Infine, in questo ambito si devono affrontare le questioni dei grandi *hub* (Milano, Roma, Milano-Linate). Infatti, si creano tensioni tra milanesi e romani e tra gli stessi milanesi, che non sono d'accordo tra di loro su Malpensa e Linate. Si deve avere una visione nazionale, e quindi internazionale, sulla quale tutti concordiamo (il Governo, l'azienda, le regioni, gli enti locali e i sindacati). I miei sono suggerimenti ad alta voce, ma capisco che lo schema di lavoro che propongo per il Governo e per la stessa azienda è molto difficile.

Ritengo che il tempo sia ormai una risorsa scarsa. Il clima c'è stato, ma adesso occorre che tutti cambino il passo e che si vada rapidamente a prendere di petto il problema per rilanciare l'Alitalia e il trasporto aereo del nostro paese.

PIETRO TIDEI. Come ho già affermato prima, sono assolutamente d'accordo sul fatto che non possiamo esaurire in questa sede un dibattito che certamente ha bisogno di un grosso approfondimento, anche alla luce di ciò che l'Alitalia, di concerto con le organizzazioni sindacali, proporrà, ma soprattutto di ciò che il Governo deve dirci e ancora non ci ha detto.

Ho inteso prendere la parola proprio perché dichiaro la mia totale insoddisfazione rispetto a ciò che il viceministro ha riferito. Sono tre anni che presento interrogazioni, delle quali, viceministro, le farò omaggio (in quanto ho provveduto a stamparle in un apposito volume), ma alle quali non ho mai avuto risposta. Sono moltissime interrogazioni sull'Alitalia e sul trasporto aereo alle quali sistematicamente non è mai stata data una risposta. Adesso sono riepilogate e stampate in un libro in modo che lei abbia la possibilità di leggerle meglio.

L'onorevole Panattoni diceva che l'Alitalia è fallita. Io non sono d'accordo, ma

sicuramente l'Alitalia versa in una situazione di grande difficoltà ed è con l'acqua alla gola. Per questo ritengo che dobbiamo mettercela tutta affinché non si portino i registri in tribunale perché, se fallisce la nostra compagnia di bandiera, non solo ne va del buon nome, ma soprattutto si mette a repentaglio l'economia di migliaia di piccole aziende e la sorte di migliaia di lavoratori, sia diretti che dell'indotto.

Quindi, dobbiamo reclamare dal Governo uno sforzo enorme per tentare di salvare la compagnia di bandiera e, soprattutto, per tentare di salvare complessivamente il sistema del trasporto aereo internazionale.

Su questo aspetto vorrei provare a formulare alcuni suggerimenti che potrebbero essere utili anche in vista di un prossimo dibattito.

Innanzitutto, ritengo che sia riduttivo e un po' semplicistico attribuire, fra le cause principali della crisi del nostro sistema dell'aviazione civile, quelle esterne, cioè quelle derivanti dall'11 settembre, dalla Sars e via dicendo.

Se lei ricorda bene, noi già ci trovammo in questa sede prima dell'11 settembre ad affrontare e discutere un *contingence plan*, cioè è un piano di emergenza (che precedeva l'11 settembre, perché l'Italia già si trovava in una situazione di crisi profonda ben prima di quella data). Sicuramente, l'11 settembre ha accelerato il processo di destrutturazione ma la crisi era già ben presente, insita, endemica all'interno di questa compagnia.

In secondo luogo, dobbiamo affermare che è parzialmente vero ciò che lei sostiene perché, se è vero che l'11 settembre c'è stato per tutti - Alitalia compresa -, è pur vero che alcune compagnie di bandiera, per esempio l'Iberia e altre, hanno guadagnato in quest'ultimo periodo in passeggeri, in traffici e, soprattutto, in economie, mentre l'Alitalia è quella che più di ogni altro ha perso! Allora, l'11 settembre non può valere soltanto per Alitalia.

Evidentemente, dovete rivedere la vostra valutazione perché, nel frattempo, ci

sono state delle aziende e dei vettori che hanno assolutamente guadagnato rispetto ad Alitalia che, invece, ha perso.

Sono dell'opinione che il Governo debba intervenire, al di là delle procedure di infrazione che si possono più o meno aprire (sappiamo che ci sono mille modi per evitare l'apertura di una procedura di infrazione). Innanzitutto, sono tre anni che vi chiediamo, con emendamenti nelle finanziarie del 2001, 2002, 2003 e 2004, l'estensione dei benefici della legge n. 321, delle leggi che riguardano la Cassa integrazione guadagni e, soprattutto, degli altri ammortizzatori sociali al settore del trasporto aereo: voi ce li avete bocciati per tre anni! Adesso prendo nota positivamente delle affermazioni di Berlusconi alla televisione secondo cui applicherà anche ai lavoratori del trasporto aereo la Cassa integrazione. Si tratta di una dichiarazione ancora non suffragata da alcun atto governativo o legislativo ma, se così fosse, ci abbiamo messo tre anni per farvelo capire e dopo tre anni, finalmente, lo avete capito e forse vi decidete! Peraltro, Tremonti afferma che non ci sono i soldi per far fronte a questo impegno che il Presidente del Consiglio ha assunto e quindi pongo subito la prima domanda: quale delle due? State lavorando per emanare un provvedimento di natura governativa o una proposta di legge - o quello che volete - per applicare ed estendere i benefici di queste leggi ai lavoratori del trasporto aereo, oppure no? Questa è la prima domanda.

Peraltro, quando si parla di flessibilità, noi siamo assolutamente d'accordo che bisogna anche lavorare sulla flessibilità complessiva dell'azienda, perché siamo convinti che il costo del lavoro non sia la causa prima del problema (così come qualcuno ci vorrebbe indurre a credere), anche se sicuramente è una causa importante.

Allora, se è vero che di esuberanti si tratta e se questi ci sono, è pur vero che un conto è affrontare un processo di ristrutturazione avendo a monte un paracadute sociale, linee di flessibilità che consentano un atterraggio morbido, un conto, invece,

è affermare che da domani mattina un numero di lavoratori va a casa perché in esubero e così 2.700 persone si ritrovano senza posto di lavoro e stipendio: non è possibile! Su questo, visto che sono tre anni che lo proponiamo, diteci che cosa volete fare poiché ad oggi, purtroppo, ancora non ci è dato di saperlo.

La seconda questione riguarda il problema del *low cost*, ripreso ieri in un interessante convegno prodotto da Air press. È stato affrontato il problema del *low cost* perché tali compagnie hanno aggredito il mercato e hanno avuto incrementi superiori al 100 per cento in un solo anno. In un solo anno si è avuto un incremento del volume di traffico superiore al 100 per cento dell'anno precedente!

Allora, sappiamo tutti che il *low cost*, oggi, sia in termini di vendita dei biglietti, sia attraverso la produzione via Internet, sia soprattutto grazie all'eliminazione di alcuni servizi cosiddetti superflui, determina una competitività incredibile, ragione per cui è evidente che chi deve volare su una stessa distanza preferisce pagare molto meno piuttosto che avere magari, in cambio, un pranzo o una Coca Cola. Però, anche questo è un problema che il Governo deve affrontare, di concerto.

Il problema di Charleroi è stato affrontato e mi auguro che verrà risolto, ma non è solo lì che dobbiamo andare a guardare. Già il collega Raffaldini faceva riferimento ad un segmento importante, che forse non può prescindere dal fatto che il Governo stesso si faccia promotore nei confronti del maggior vettore italiano di una possibile promozione di alleanze con vettori minori che possano loro stessi dedicarsi a questo segmento del *low cost* che consente di non perdere quote ma, semmai, di guadagnarle.

Anche su questo aspetto, che cosa dice il Governo? Che cosa fa? Qual è il piano strategico che esso propone? Vi è un silenzio assoluto. Non abbiamo sentito nulla in merito, non sentiamo niente di niente! Da anni stiamo richiamando l'attenzione sul fatto che, signor viceministro, non possiamo aspettare che Alitalia si

metta d'accordo con le organizzazioni sindacali, perché sappiamo benissimo che sarà un accordo di basso profilo, di basso livello, posto che la coperta è inevitabilmente corta in quel campo. Infatti, i sindacati tenderanno — e lo faranno perché è il loro mestiere — di evitare di licenziare personale e di ridurre i costi dello stesso per quanto possibile.

Anche a questo riguardo, il Governo ci deve dire perché da oltre due anni il contratto dei piloti non viene rinnovato. Possiamo solo immaginare in quale stato possa volare un pilota quando è arrabbiato e insoddisfatto perché da due anni aspetta un rinnovo di un contratto che, invece, non viene rinnovato! Anche in questo caso, il ministro Tremonti afferma che non ci sono i soldi ma, almeno su questi aspetti così importanti, qualche risposta dobbiamo riceverla. Sono due anni che l'unica risposta che abbiamo sentito formulare dal Governo è stata quella di suggerire di privatizzare e licenziare! È mai possibile che, in un momento come questo, in cui, giustamente, lei individua tre cause principali (una di origine internazionale, una di origine sistemica e una di origine interna alla società), da tre anni, riscontriamo che l'unica cosa che il Governo ci ha saputo suggerire è di licenziare? Ci sono 2.700 esuberanti? Bene, allora, il Governo ci dice di esternalizzare laddove è possibile e, soprattutto, di privatizzare, cioè, in pratica, di regalare al privato questa società che — come sappiamo tutti — più si indebolisce, più saremo costretti a svendere! Quindi, più ne deprezziamo il valore, così come sul mercato ormai è successo, più c'è qualcuno che sta arrotando coltelli e forchette per appropriarsi di questa torta!

Anche su questo ho formulato un'interrogazione a cui lei non ha risposto. Vorremmo che lei ci dicesse, al di là delle parole, se è vero, visto che le cose stanno così, che state preparando la svendita di Alitalia, che passa prima attraverso il processo di privatizzazione e poi la vendita sul mercato al miglior acquirente.

Su questo aspetto vorrei parlare più a lungo ma purtroppo mi rendo conto che

non ho tempo disponibile. Tuttavia, visto che, finalmente, dopo due anni e mezzo mi viene data la possibilità di parlarle (possibilità che non ho avuto in aula perché lei, signor viceministro, non risponde alle mie interrogazioni) mi riservo di intervenire nuovamente.

Inoltre, voi avete di fronte un precedente che è pericolosissimo, quello della previdenzializzazione delle società di gestione, in modo particolare ADR. Ho richiesto su questa vicenda una Commissione d'inchiesta perché ci troviamo in una situazione scandalosa, a livelli di procura della Repubblica, perché abbiamo assistito al fatto che un gruppo di azionisti si è comprato, svendendo altri - la parte pubblica -, Aeroporti di Roma. Questo gruppo non ha tirato fuori dei soldi perché li ha presi tramite il sistema bancario ed oggi è riuscito ad incassare perché ha ridotto notevolmente i servizi, non ha adempiuto minimamente al piano di impresa che aveva presentato e ha venduto la società agli australiani.

Oggi, siamo australiani perché il 49 per cento di ADR è di una società australiana, quindi, Aeroporti di Roma si è internazionalizzata. Questi signori, venduta la società all'australiano, hanno reincassato tutto quello che avevano speso e oggi, in dividendo, si sono messi in tasca un mucchio di soldi! In pochi anni, questi signori hanno recuperato quanto investito, si sono ripresi i guadagni ma oggi, qual è il risultato? Vi è una società di gestione totalmente gestita da privati, soprattutto stranieri (oggi, sono gli australiani ma domani potrebbe essere qualcun altro). Tuttavia, la cosa ancora peggiore è che la qualità del servizio reso all'interno degli Aeroporti di Roma è pessima. Basta ascoltare i nostri vettori, la stessa Alitalia ve lo ha detto!

È mai possibile che paghiamo il carburante molto di più di quanto viene pagato in tutti gli altri aeroporti europei? Lo sa perché? Perché la gara di appalto indetta da Aeroporti di Roma viene fatta esclusivamente basandosi sulla quantità delle *royalty* offerte dal fornitore di *fuel* alla società di gestione. Pertanto, se un

soggetto offre 20 lire di *royalty*, l'appalto viene dato a costui. È evidente che quelle 20 lire vanno ad incidere sul costo finale del carburante che paga il vettore. Quindi, il vettore deve pagare un costo maggiore per il carburante ed è evidente che questo va a finire sul prezzo del biglietto. Io stesso, dovendo fare un viaggio a lungo raggio, ho chiesto il costo del biglietto alla Iberia, che costa molto meno dell'Alitalia. Evidentemente, essi hanno una politica tariffaria diversa, hanno dei costi diversi e probabilmente hanno ricevuto un intervento diverso del Governo.

Dobbiamo riflettere anche su un altro aspetto. Credo che lei, viceministro, sia del centro-sud. Ritengo che dobbiate valutare con grande attenzione la questione del graduale abbandono di Fiumicino a favore di Malpensa. Come diceva anche il sindaco Veltroni, non si vuole fare una battaglia tra Fiumicino e Malpensa, ma ritengo che sia stupido, o quanto meno non da persone avvedute, pensare di smobilitare e snaturare, indebolendolo, l'*hub* di Fiumicino a favore di un aeroporto che non è stato ancora del tutto attrezzato. In tal caso, infatti, si doveva provvedere all'infrastrutturazione di quell'aeroporto e a definire il ruolo di Milano-Linate (perché doveva fare soltanto la rotta Roma-Milano, invece, giustamente, fa rotte verso tutti gli aeroporti del medio raggio dell'Europa). Praticamente siamo l'unico paese d'Europa che si può permettere tre *hub*. Abbiamo Roma-Fiumicino, Milano-Linate e Milano-Malpensa. Sappiamo, invece, che Francia, Germania e Inghilterra hanno un solo *hub*.

Per quanto riguarda le alleanze Sky-Team, vorrei farvi riflettere su un aspetto. Abbiamo già due esempi: la KLM, che è entrata in Sky-Team con AirFrance, ha dovuto cedere la totalità delle sue azioni ad AirFrance. La *holding* che ne è derivata sarà per l'85 per cento di AirFrance e per il 15 per cento di KLM. Questa operazione è già costata a KLM 4.500 licenziamenti, 4.500 persone che se ne sono tornate a casa. Ciò perché si è trattato di un'operazione non di alleanza, ma di assorbimento. L'AirFrance ha assorbito KLM e

sta per assorbire anche la nostra compagnia di bandiera, la quale, se trasferisce il proprio *hub* a Malpensa, determinerà uno spostamento di tutto il traffico verso l'aeroporto De Gaulle di Parigi. Ciò è evidente, perché spostandolo molto più vicino a Parigi, per quale motivo una persona non dovrebbe andare direttamente a Parigi per poi imbarcarsi per tutte le altre destinazioni, anziché andare prima a Malpensa e poi a Parigi? Può avere un senso trasferire l'*hub* da Fiumicino. Ma, ovviamente, una persona proveniente da Palermo o da Napoli andrà direttamente a Parigi e non a Milano.

Ciò dovrebbe indurre a pensare di rivedere questo elemento. Non solo, avrei preferito che su questo aspetto il Governo o i rappresentanti dell'Alitalia ci dicessero perché non hanno scelto One World o Alliance, soprattutto con l'accordo di Lufthansa, dal momento che alcuni esperti dicono che probabilmente l'Alitalia ci avrebbe sicuramente guadagnato. Noi non siamo degli esperti, ma avremmo voluto che il Governo ci dicesse chiaramente perché è necessario fare quell'alleanza e non le altre due, che secondo alcuni esperti sono più favorevoli al nostro trasporto aereo. Anche su questo aspetto ritengo che avreste dovuto darci qualche altra informazione.

Inoltre, è necessario rivedere l'organizzazione dell'Alitalia, come ripetutamente abbiamo affermato.

Vorrei fare un'ultima considerazione, signor viceministro. Non ho nulla in contrario nei confronti dell'attuale amministratore dell'Alitalia, il dottor Zanichelli, che è sicuramente persona capace ed esperta. Però se è vero - com'è vero - che avete voluto dare un segno di cambiamento, in quanto avete indotto Mengozzi a dimettersi, è assurdo che incarichiate colui che era il direttore generale e che quindi, di fatto, era il vero responsabile dell'Alitalia. Cambiare un soggetto per poi mantenere la persona che effettivamente guidava l'Alitalia non ha senso. È un'operazione di facciata che non serve a niente e che, probabilmente, non cambierà nulla. Continuerete sulla stessa strada e tra due

anni, se i registri non saranno portati al tribunale, dovremo riapprovare un altro piano di emergenza, che forse avrà bisogno della testa di qualcun altro, ma, probabilmente, ritengo che non cambierà niente.

Mi riservo di parlare degli altri aspetti, soprattutto per quanto riguarda la sicurezza inadeguata, che va messa in collegamento con le società di gestione.

Per quanto riguarda la legge di sistema e il piano strategico, la legge di sistema non è andata avanti. In particolare, vorrei capire l'intenzione del Governo, perché anche nel convegno di ieri...

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Mi dispiace, ma sono arrivato tardi.

PIETRO TIDEI. ...tra gli operatori serpeggiava la paura forte che qualcuno stesse lavorando per vendere l'Alitalia e per ridurla da vettore globale a vettore regionale. Ciò non solo significherebbe un disastro per la storia della nostra aviazione civile e per il grande patrimonio di professionalità che oggi questa società ancora esprime, ma costituirebbe anche un fallimento totale della nostra politica nell'aviazione civile. Siccome nessuno vuole che ciò accada, vorremmo sapere da parte del Governo cosa concretamente stia facendo per impedire che si avveri ciò che tutti temiamo e che però vediamo ogni giorno avvicinarsi sempre più.

ETTORE ROSATO. Il collega Tidei ha toccato tanti temi, quindi vorrei fare solo alcune considerazioni aggiuntive rispetto al piano industriale che era stato presentato e che oggi non esiste più perché va superato. Se è così, vorrei dare solo un suggerimento di carattere generale al viceministro.

Quel piano aveva una grave carenza, quella di non intervenire sulla questione della qualità del servizio che i viaggiatori richiedono. Infatti, la questione delle compagnie *low cost* ha una sua logica per i disservizi prodotti dall'Alitalia, che ha una qualità scadente e comunque non ade-

guata al costo del biglietto e, di conseguenza, lascia spazio a chi, per un prezzo ridotto, presta un servizio analogo.

Ritengo che il rilancio dell'Alitalia, che sta a cuore a tutti noi come industria italiana, oltre che come servizio necessario ad un paese che voglia svilupparsi, richieda una politica di attenzione diversa da parte dell'Alitalia stessa: nella puntualità, nelle rotte (che sono sempre di meno) e nei prezzi dei biglietti (che sono spesso esagerati dove non c'è concorrenza, e non competitivi in altre situazioni). Cito il taglio degli aerei perché non sono un esperto del trasporto aereo, però uso l'aereo per venire a lavorare e vedo che periodicamente c'è una riduzione del servizio con taglio degli aerei e con un aumento del prezzo del biglietto.

L'ultimo cambiamento che l'Alitalia ha fatto su Ronchi è che l'aereo per venire a Roma parte alle 6,35 della mattina, con un prezzo di andata e ritorno di oltre 400 euro. Il viceministro conosce perfettamente la questione di Minerva, che non riusciva ad organizzare le sue linee dirette, non avendo la possibilità di avere gli orari di atterraggio a Fiumicino.

Ciò rientra in un sistema che non punta a risolvere le problematiche della clientela. Le altre compagnie lo hanno fatto, l'Alitalia ad oggi no e questo, secondo me, in una compagnia di servizi, è il primo problema che deve essere affrontato, perché dove la qualità non corrisponde alle esigenze, alla fine si produce una disaffezione.

Se chiediamo ai nostri concittadini che utilizzano l'aereo se ritengono prioritario che l'Alitalia continui ad essere una compagnia di bandiera, un vettore globale, oppure avere un servizio aereo adeguato, puntuale e possibilmente più economico di quello attuale, rischiamo che la risposta sia: venga pure Air France, basta che tutto funzioni.

Questo non è certo un dato positivo per il nostro sistema. Quindi, invito il Governo a lavorare anche su questo aspetto con una diversa metodologia da adottare, perché non si può prescindere dalla qualità del servizio erogato, dalla sua puntua-

lità e dal sistema che la clientela chiede per costruire un piano industriale che sia corrispondente alle esigenze.

Poi, circa il fatto che oggi si decida di aggiornarci al prossimo mese o a quando verrà convenuto, osservo che bisogna comunque mantenere un percorso aperto di lavoro, seguendo le problematiche attualmente sul tavolo del Governo.

Peraltro, sono fra coloro che sperano che il Governo faccia bene su questa vicenda e credo di poter parlare anche a nome dei colleghi dell'opposizione: noi speriamo che voi facciate bene! Tuttavia, bisogna ammettere che la situazione, così com'è stata gestita fino ad oggi, anche nei rapporti con le organizzazioni sindacali (ciò emerge anche leggendo la relazione del viceministro), fa pensare che si possa fare meglio di quanto concluso fino ad ora. Questo mi sembra un punto di partenza essenziale.

GIORGIO PANATTONI. Vorrei semplicemente dare un suggerimento con spirito costruttivo. Innanzitutto, le informazioni che ci ha riferito il collega Tidei sono inquietanti ma purtroppo vere, e siccome sono tali, bisogna fare in fretta. Non so se abbiamo ancora molto tempo per intervenire in una situazione come questa.

Vi è poi una serie di puntualizzazioni che andrebbero fatte. Il problema degli *hub* non è indipendente ma è legato alla strategia, al posizionamento dell'impresa, alle alleanze e via dicendo; insomma, si tratta di una questione un po' più complicata di quanto appare e non vorrei certamente ritornare ad una sorta di derby tra nord e sud perché la cosa non ci interessa in questa sede. Vorrei, invece, promuovere un ragionamento fondato e suggerire, al fine di non trovarsi nuovamente in una situazione di grande *impasse*, che il Governo venga qui in veste di azionista: lo faccia per favore. Non è bello sentirsi dire dall'impresa che certe cose dipendono dall'azionista e dall'azionista rispondere che dobbiamo prima ascoltare l'impresa. Tematiche come quelle attinenti alla strategia o al posizionamento più idoneo per l'azienda nazionale vengono

decise dall'azionista e non dall'impresa!

In poche parole: che cosa deve fare l'impresa nazionale di trasporto aereo in Italia? È un problema che riguarda il Governo, non l'impresa. È un *input* all'impresa, perché è la proprietà che decide se vuole essere grande o piccola, è il Governo del paese che decide il posizionamento e lo *standing* dell'impresa nazionale di trasporto aereo. Su queste ed altre questioni bisogna avere le idee chiare, ma a me non pare che le abbiamo. Tanto meno si deve delegare, perché sarebbe un errore colossale per un piano di ristrutturazione e posizionamento dell'impresa. Sarebbe un errore, così come prendere una scala mobile al contrario...!

Per quanto riguarda, poi, il piano di ristrutturazione, cancellerei quest'ultima parola. Parlerei, invece, di piano d'impresa. Perché si deve parlare di ristrutturazione? La parola ristrutturazione, sotto questo profilo, comporta un concetto riduttivo: si fa, invece, un piano di impresa. Poi, magari, interverrà anche una ristrutturazione, con un taglio dei costi e via dicendo, ma comincerei a parlare di un piano d'impresa, il quale parte con una premessa di carattere strategico: il posizionamento dell'azienda nel mondo, chi lo fa? Quali sono le decisioni che collocano oggi Alitalia dentro al panorama delle imprese del trasporto aereo nel mondo? C'è una responsabilità del Governo! Poi parliamo di piani, prima però, bisogna definire qualche *input* chiaro!

Parliamo ora delle alleanze. Abbiamo vissuto una stagione di alleanze che, anche in questo caso, sono state prese tutte al contrario. Infatti, sono state strette alleanze che facevano comodo all'impresa, quando invece le alleanze sono figlie della strategia e del posizionamento strategico dell'impresa stessa. Non vorrei ricordare l'esempio FIAT. Se l'azionista della FIAT (la FIAT è un'azienda privata) decide di farne un'azienda italiana, ciò accade. Se egli decide, invece, di farne un'azienda europea o mondiale, seguirà tre strategie diverse e il relativo piano sarà figlio di quella decisione.

Vorrei che questo punto fosse chiaro, altrimenti non ci capiamo. Le alleanze possono anche fare comodo ma, allora, seguendo questo ragionamento, quella che forse ci fa più comodo di tutte è quella sul mercato interno, la più redditizia: il giorno che si diventa monopolisti, almeno, abbiamo risolto un pezzo dei nostri problemi. Poi, magari, si affonda in mare aperto, perché diventiamo una compagnia regionale, ma questo è un altro aspetto. Anche in questo caso, però, si tratta di decisioni che vanno prese dal Governo.

Per quanto riguarda la privatizzazione, è evidente che quest'ultima non dipende dall'impresa. Tuttavia, privatizzazione vuol dire tantissime cose, per esempio la politica finanziaria delle alleanze. Non credo che si possa pensare, oggi, nel panorama finanziario del paese, che si abbiano sufficienti risorse per comperare, per esempio, Air France (è una battuta). Quindi, vorrei capire se non avere risorse significa avere già abdicato sul piano dell'essere comprati, che tipo di posizionamento si assume e se lo scambio azionario è la via di privatizzazione che il Governo indica. Se poi quest'ultimo ne ha un'altra, qual è? Anche in questo caso, comunque, è l'azionista e non l'impresa che decide queste cose.

Ho ricordato questa ed altre situazioni per stimolare un ragionamento complessivo, un ragionamento che non sia solo quello per cui, dato per scontato che esiste una grande crisi di ordine operativo e finanziario, bisogna mettere in piedi il solito piano, tagliando i costi per aggiustare nel breve periodo i conti dell'impresa aspettando che poi lo stregone ci dica che cosa dovrà capitare! Questo è un approccio perdente: ormai, lo sanno tutti! Il mio dubbio è se abbiamo ancora tempo disponibile e sufficiente per fare un ragionamento di questo tipo, perché siamo in ritardo di anni! Purtroppo, però, dobbiamo almeno provarci e questa discussione va affrontata in questa sede con il Governo quale attore principale!

Se siamo d'accordo su questo approccio, possiamo anche accordarci per sentire l'impresa ed avere ulteriori elementi, però

o tutto ciò che quest'ultima offrirà alla discussione nasce da questa impostazione e, allora, c'è coerenza per affrontare il nodo del destino di Alitalia, oppure è figlio di una necessità impellente di carattere finanziario e operativo, di conto economico, di indebitamento dell'impresa e, allora, non serve a niente (o meglio, serve solo a capire se l'azienda sta a galla oppure no, quali sono i tagli e i sacrifici che devono essere fatti e quante persone bisogna mandare via)!

Questa non è la risposta alla quale, perlomeno nella nostra testa, pensavamo quando abbiamo chiesto di affrontare una discussione sul destino, sulla situazione e le prospettive di Alitalia come impresa nazionale del trasporto aereo. Se su questo mio ragionamento siamo d'accordo, occorre stimolare una discussione che può essere interessante.

Comunque, da tutto ciò emerge una responsabilità piena, se non direttamente del ministro dei trasporti, perlomeno del ministro del Tesoro e, per ricaduta, del Presidente del Consiglio: sto parlando dell'industria nazionale del trasporto aereo, infatti. Non è una scelta che il prossimo Governo potrà poi modificare o su cui potrà fare marcia indietro, nell'ipotesi che, appunto, la compagnia sia stata venduta o, al contrario, in quella di una grande strategia di espansione, che però ha ridotto le dimensioni perché mancavano i soldi! La discussione merita, insomma, di essere sufficientemente approfondita.

PRESIDENTE. Do ora la parola al viceministro Tassone per il suo intervento di replica.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Da parte mia, vi è stata una comunicazione sullo stato dell'arte per quanto riguarda la vicenda Alitalia. Certamente, ho riferito sulla base degli elementi che, in questo momento, avevo per offrire una valutazione.

Ritengo interessante e necessaria la proposta dell'onorevole Sanza di approfondire ulteriormente la questione con l'azienda. I dati sono quelli che sono e non

intendo infondere un sentimento di tranquillità perché non faccio questo mestiere. La situazione è senz'altro difficile. L'unico fatto che può tradursi in un elemento positivo, in effetti, è questo dialogo in un clima di serenità, per cui le parti stanno lavorando per trovare una soluzione.

Quest'ultima, però, non può essere lasciata solamente alle parti e all'Alitalia: su questo sono d'accordo. L'intervento deve nascere da una strategia e dobbiamo capire tutti insieme se questa compagnia di riferimento può avere un futuro, senza subire svendite o diminuzione di ruoli. Quindi, il discorso ci porta al trasporto aereo.

Non è vero che il Governo non ha detto nulla a questo proposito. In questi ultimi tempi, si è parlato molto di terrorismo e del ruolo svolto da Bin Laden, che ha costituito la madre di tutto il terrorismo. Il Governo, tuttavia, ha detto che il problema del vettore di riferimento - come si chiama oggi in omaggio all'Unione europea - non si risolve semplicemente con una visione autoctona del vettore stesso, ma deve rientrare in un sistema di carattere generale.

Ecco perché abbiamo proposto alcune questioni: quella delle alleanze, quella delle gestioni, il problema dei porti e degli aeroporti (che non può essere tollerato in questo paese), il problema dell'applicazione dell'articolo 117 della Costituzione (dobbiamo capire quali sono gli aeroporti di interesse nazionale e strategici e quali quelli regionali) e il problema delle spese elevate (in particolare, quelle dei piccoli aeroporti, che non si possono spalmare sul territorio, perché creano squilibri nella concorrenza, che penalizzano sempre la compagnia di bandiera).

Ecco perché parliamo di sistema, perché il problema non è solo quello di eliminare duemila o mille dipendenti. Ho sempre detto che il problema non sarebbe stato risolto tagliando il personale di 2.700 unità.

Oggi esiste sicuramente una situazione di grande difficoltà, tanto è vero che ho premesso che si sta facendo una manovra,

una sfida, per quanto riguarda il trasporto in generale e, soprattutto, il vettore di riferimento.

Sono stato sempre attento ai pericoli di svendita e non ho difficoltà a ripeterlo in questa occasione. Inoltre, ci sono tutti i temi e i problemi che sono stati da voi evidenziati, che non possono essere approfonditi al momento e con i quali sono d'accordo parzialmente. Certamente essi denotano l'esigenza di andare avanti in una certa direzione. Molti di questi problemi, per esempio quello degli *hub* di Malpensa e della gestione, li abbiamo avuti in eredità. Io ne avrei fatto volentieri a meno. Mi sono ritrovato a dover gestire un mondo a parte per quel che riguarda la gestione, le regole e gli *hub*. Il Governo sta cercando di interagire con questa Commissione, il cui lavoro è stato sicuramente volto a creare un sistema organico e funzionale.

Ritengo che non bisogna attendere la fine di aprile, che da parte mia voleva essere semplicemente una data indicativa dopo i colloqui e i confronti informali con le forze sociali e con il *management* dell'Alitalia, che, a mio avviso, potrebbe essere ascoltato. È un consiglio che vi do amichevolmente, dato che naturalmente la Commissione autorevolmente gestisce il proprio lavoro in modo autonomo.

Il Governo è disponibile. La richiesta di ascoltare il titolare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e il ministro dell'economia e delle finanze mi sembra legittima, anche per avere un confronto.

Sarebbe gradito da parte del Governo che la Commissione potesse dedicare a

questo tema una parte del suo tempo. Lo dico sinceramente, perché ciò significherebbe andare avanti. Fino adesso siamo andati avanti e abbiamo sottratto l'azienda ad una rissa che immobilizzava ogni possibilità di progetto. Adesso vi sono alcuni progetti e lo ritengo importante. Non so se siano sufficienti per sbloccare la situazione, ma stiamo operando in questa direzione.

Presidente, ho terminato il mio intervento. Non ho inteso rispondere a nessuno in particolare, ma soltanto ringraziare tutti i colleghi indistintamente perché hanno dato un contributo importante. Ho preso nota di alcuni interventi, mentre gli altri li apprendereò attraverso il resoconto stenografico. La disponibilità mia e del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è piena. Posso parlare solo a nome del mio Ministero, anche se il Governo è unico.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro Tassone per il suo utile contributo.

Tenendo conto degli orientamenti emersi (e in attesa di ascoltare i rappresentanti dell'Alitalia), il seguito dell'audizione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 16.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa
il 14 aprile 2004.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

