



Camera dei Deputati

Ministero dell'Economia e delle Finanze

Mozioni su Alitalia

Replica del Ministro dell'Economia e delle Finanze
Tommaso Padoa-Schioppa

Roma, 15 gennaio 2008

Camera dei Deputati

Mozioni su Alitalia

Replica del Ministro dell'Economia e delle Finanze

Tommaso Padoa-Schioppa

Roma, 15 gennaio 2008

Signor Presidente,

1. Questo dibattito e le mozioni presentate riguardano Alitalia, ma riguardano anche Malpensa, due realtà economiche di vitale importanza per il Paese. Nella mia replica parlerò di entrambi i temi, nella convinzione che essi meritino eguale attenzione, ma anche nella convinzione che ciascuno abbia ormai bisogno di un suo trattamento specifico, soprattutto nella convinzione che sarebbe una completa stortura trasformare tale dibattito in un dualismo tra Milano e Roma. Quale milanese per origine familiare e per formazione mi riesce molto difficile capire che scelte ardue, compiute secondo criteri di buona amministrazione e di rispetto del mercato, possano essere nocive per la città dalla quale provengo. Prenderò le mosse dalla questione Alitalia.

In precedenti audizioni presso il Parlamento ho più volte rappresentato lo stato di acuta difficoltà in cui l'azienda Alitalia versa da anni; uno stato che trova le sue radici in errori di valutazione e di comportamento protrattisi nel tempo e compiuti da tutti gli attori coinvolti, direttamente o indirettamente, nella questione del trasporto aereo: l'azienda, il Governo azionista e regolatore, i poteri locali, i sindacati. La lunga e irrisolta crisi di Alitalia che abbiamo dovuto affrontare è figlia di:

- risposte inadeguate alla crescente concorrenza del mercato;
- progressiva frammentazione del nostro sistema aeroportuale;
- grave carenza delle infrastrutture di collegamento;
- inefficienza della regolamentazione.

Da almeno vent'anni, forse di più, il cosiddetto sistema Italia è stato incapace di fare della propria società di bandiera, l'Alitalia, una delle grandi compagnie del mondo. In Europa ci sono più di trenta paesi, ma ci sono al massimo tre grandi compagnie aeree internazionali, punti di riferimento di altrettante alleanze operative su scala mondiale: British Airways con Oneworld, Lufthansa con Star Alliance e Air France-KLM con SkyTeam. Lo spirito di verità ci impone di riconoscere che da tempo, purtroppo, Alitalia non fa parte di queste.

2. Fin dall'inizio del suo mandato, l'esecutivo, io stesso quale Ministro dell'Economia e detentore del 49,9 per cento della proprietà, si è proposto di dare una risposta definitiva alla questione Alitalia.

Mi sono rifiutato di ripetere ancora una volta il rito sacrificale di un avvicendamento al vertice con il quale Governi e sindacati avevano per anni cercato di nascondere le proprie responsabilità nella crisi: negli ultimi 15 anni in Alitalia si sono avvicendati nove Amministratori delegati, in Air France e in Lufthansa due.

Mi sono reso conto che la *proprietà*, più ancora del *management* e del sindacato, aveva troppo a lungo mancato di svolgere il proprio compito con lucidità e coraggio.

L'esistenza stessa di un'impresa si giustifica con la sua capacità di produrre ricchezza. Quando il proprietario dell'impresa è un soggetto pubblico egli deve sapere che il mantenimento di questa capacità segna un limite al suo diritto di far valere, come proprietario, quello che si chiama il 'primato della politica'; soprattutto se quella impresa opera in un mercato concorrenziale; soprattutto se metà delle azioni sono in mano a risparmiatori privati; soprattutto se norme europee vietano il cosiddetto aiuto di Stato. Quel limite era stato ignorato da anni, per l'ultima volta dal Governo della passata legislatura.

I bilanci di Alitalia si sono chiusi in costante perdita negli ultimi cinque anni (negli ultimi otto anni, solo il 2002 ha registrato un utile, peraltro limitato). Dobbiamo dirci con franchezza che lo Stato italiano, senza distinzione di parte politica al governo del Paese, si è mostrato negli anni un pessimo proprietario della società Alitalia.

3. Che fine fanno, se lo Stato decide di vendere, due nozioni – due valori – quali quelli di *compagnia di bandiera* e di *interesse nazionale*? È fondato il timore, tanto spesso manifestato, che entrambi andrebbero perduti nel momento stesso in cui si privatizzasse? Assolutamente no.

L'Italia ha una sua *compagnia di bandiera*, Alitalia, e continuerà ad averla se un nuovo azionista di controllo avrà la capacità industriale e finanziaria (nonché, beninteso, la volontà) di risanare e poi di sviluppare la società. Ho più volte affermato che 'compagnia di bandiera' non necessariamente implica proprietà pubblica: Lufthansa non è di proprietà pubblica, Air France ha una proprietà pubblica di solo il 15 per cento delle sue azioni. Guardando in altri campi, vediamo che Microsoft, Fiat, Siemens, Sony – autentiche bandiere dei rispettivi paesi – non sono di proprietà pubblica. Nel trasporto aereo, la compagnia di bandiera è quella che – per le persone e per le merci – assicura la maggior parte dei collegamenti aerei all'interno di un paese e verso l'esterno. Per noi questa è Alitalia e resterà Alitalia: col suo nome e col suo marchio, anche se il soggetto di controllo non sarà più lo Stato ma altri soggetti.

E l'*interesse generale*? Come definirlo e come tutelarlo se la proprietà viene ceduta? Già il 13 dicembre 2006 detti una definizione nel corso della mia audizione presso le Commissioni riunite IX Camera (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e 8^a Senato (Lavori pubblici, comunicazioni): nel caso del trasporto aereo, l'interesse generale è che le merci e le persone viaggianti *entro, da e verso* l'Italia abbiano un servizio di trasporto aereo efficiente, sicuro e poco costoso. Una offerta dei servizi e una copertura del territorio adeguate sono parte di questo interesse. La compagnia di bandiera è lo strumento per ottenere ciò, non è un fine in sé, non è né un lusso né la beneficiaria di qualche forma di mecenatismo.

Vi sono poi altre dimensioni dell'interesse generale, presenti nel settore del trasporto aereo non in forza della sua attività specifica, bensì in quanto esso è parte della vita economica e sociale. In ogni momento, ad esempio, il Governo presta attenzione ai problemi sociali e di occupazione, in particolare a quelli che una privatizzazione può comportare. È per questo che fin dall'anno scorso il Governo, consapevole che sarebbe stato altrimenti impossibile vendere una società in profonda crisi industriale e finanziaria, assicurò la disponibilità dei necessari ammortizzatori sociali.

A questo proposito confermo che il Governo, naturalmente, si farà carico di eventuali criticità occupazionali che dovessero coinvolgere la società SEA, allo stesso modo di come farà per Alitalia. Non è perché esso è azionista dell'una e non dell'altra che SEA e Alitalia debbano avere diverso titolo ai provvedimenti che si renderanno necessari per il superamento di problematiche sociali derivanti dalla ristrutturazione del settore.

4. Qualche osservazione sulle procedure di vendita del Ministero. Non è superfluo ricordare che ogni procedura deve necessariamente essere impostata e svolgersi nel pieno rispetto delle norme, che in particolare prescrivono modalità trasparenti e non discriminatorie. Né è superfluo richiamare il fatto che la vendita non può prescindere dai vincoli europei in tema di aiuti di Stato, per cui non è possibile, ad esempio, conferire una cosiddetta “dote” alla società posta in vendita. Vi è, ancora, l'obbligo giuridico di assicurare in ogni caso piena autonomia gestionale e imprenditoriale ai soggetti coinvolti, anche se controllati dallo Stato (Alitalia, Fintecna e Alitalia Servizi).

Vale la pena di ricordare, infine, le caratteristiche che fanno di questa privatizzazione un *unicum* rispetto a tutte quelle di cui abbiamo fatto l'esperienza in Italia. Primo: la società è da anni cronicamente in rosso e con un capitale in via di esaurimento, non guadagna come guadagnavano le banche e le assicurazioni privatizzate in passato. Secondo: la società è direttamente controllata dal Ministero, non da una *holding* come fu l'IRI per il settore siderurgico anch'esso in grave crisi industriale e finanziaria. Terzo: il settore è caratterizzato da forte concorrenza e l'impresa che si mette in vendita non gode di rendite monopolistiche, come ne godevano imprese privatizzate operanti in campo energetico o nelle telecomunicazioni. Quarto: la società è già quotata in borsa, sicché la vendita è soggetta a vincoli normativi molto più stringenti di quelli vigenti per le imprese non quotate o che andarono in borsa in coincidenza con la privatizzazione. Insomma, una specie di missione impossibile, che per di più deve essere svolta in gara contro il tempo.

Non è vero che il Governo – come qualche superficiale commento ha suggerito – abbia modificato la linea di fondo dopo l'esito inconclusivo della prima procedura e allentato vincoli soffocanti che avrebbero scoraggiato qualche pretendente dal farsi avanti. Ferma la volontà di vendere tempestivamente Alitalia, è ora la società stessa a condurre le

più opportune iniziative di ricerca di un *partner* industriale o finanziario; nell'ambito di tali iniziative potrà realizzarsi la privatizzazione della Compagnia.

Il 31 luglio il Ministero azionista designò il Dr. Maurizio Prato quale nuovo Presidente di Alitalia ed espresse l'auspicio che il nuovo vertice aziendale provvedesse "a individuare tempestivamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo della Società" e ad assumere l'impegno a "promuovere il risanamento, lo sviluppo e il rilancio di Alitalia, tenendo conto dei profili di interesse generale ritenuti imprescindibili da parte del Governo, in un'ottica di continuità e adeguatezza di servizio del trasporto aereo in Italia". Il Ministero si riservava di valutare "con piena disponibilità le modalità tecniche di cessione del controllo che la Società formulerà ai propri azionisti".

5. Finché era in corso la procedura di vendita condotta direttamente dal Ministero e nel presupposto fondato di un imminente esito positivo, era stato possibile per il Consiglio di Alitalia differire l'approvazione di un piano industriale. Venuti meno quei presupposti, un ulteriore differimento avrebbe comportato una pesante riduzione di valori di bilancio, con la conseguenza probabile di far precipitare lo stato della compagnia.

Doveva dunque essere predisposto immediatamente – indipendentemente, lo sottolineo, dalla possibilità di attivare ulteriori trattative di vendita – un nuovo piano industriale che arrestasse o frenasse, senza cullarsi in illusioni di impossibili recuperi, l'emorragia patrimoniale e finanziaria.

In miei precedenti interventi al Parlamento ho illustrato le linee di fondo di quel Piano, che il Governo ha sostanzialmente condiviso. Gli obiettivi possono essere così riassunti:

- modificare e ridimensionare l'assetto industriale di Alitalia in modo da renderlo più sostenibile da un punto di vista economico-finanziario, in un contesto di migliore efficienza operativa;
- salvaguardare il valore del marchio (*brand*) Alitalia, attraverso la ridefinizione della missione industriale e di un profilo competitivo distintivo;
- cercare l'ingresso di soggetti terzi dotati di competenze industriali specifiche e di adeguate risorse finanziarie da destinare al risanamento e allo sviluppo della Società.

Le azioni previste dalla Società furono rappresentate dal Presidente Prato nella sua audizione presso l'8^a Commissione del Senato del settembre scorso e presso la IX e X Commissioni riunite della Camera nell'ottobre scorso. Si trattava di scelte obbligate, dettate da stringenti valutazioni tecnico-economiche, che si possono così riassumere:

- le perdite accumulate e prospettiche e la grave situazione finanziaria non sono compatibili con la sopravvivenza della Società; l'alternativa al Piano sarebbe un precipitare della situazione, con ben maggiore impatto sui complessivi assetti industriali, sociali ed in termini di ricadute sul territorio;
- nel contesto attuale Alitalia – così come la maggior parte dei vettori nei loro mercati di riferimento – non è in grado di alimentare in modo efficiente e produttivo due *hub*;
- s'impongono un rapido ridimensionamento della Società, un suo riposizionamento e una modifica del suo assetto industriale, attraverso interventi sulla rete, sulla qualità del prodotto, sui costi operativi e sull'organizzazione. Tali interventi sono oggi resi più urgenti e incisivi dalla necessità di fare fronte al negativo andamento del costo del carburante.

Il Piano industriale fu a giusto titolo definito “di sopravvivenza e transizione”. Esso mirava a coniugare, per Alitalia, l'esigenza di interventi tempestivi per preservare il valore dell'azienda – rallentando il flusso delle perdite e l'erosione della liquidità – con la necessità di individuare rapidamente soggetti industriali e finanziari disponibili ad acquisire il controllo.

6. Vorrei ora soffermarmi sulla questione Malpensa e aeroporti del Nord; una questione che per il Paese e per il Governo non è meno rilevante della questione Alitalia, alla quale è connessa e dalla quale va tuttavia tenuta ben distinta.

Il Piano di sopravvivenza e transizione già considerava in modo rilevante il posizionamento operativo di Alitalia su Malpensa. L'analisi svolta dalla società dimostrava in modo conclusivo come la rete di collegamenti con cui operava Alitalia fosse del tutto insostenibile. Le determinanti di questa situazione apparivano numerose e possono essere così elencate:

- l'incremento di voli *point to point* tra città italiane (nel Nord: Torino, Genova, Linate, Bergamo, Verona, Bologna, Venezia, Trieste, ecc.) e grandi *hub* transalpini (Francoforte, Parigi, Londra) induce i viaggiatori da e per l'Italia a scavalcare Malpensa;
- per Malpensa la carenza di infrastrutture per rapidi accessi in treno o in auto fa sì che il principale mezzo di alimentazione resti l'aereo;
- la presenza di Linate obbliga Alitalia a duplicare una parte importante delle proprie rotte da e per Milano (sia su Linate sia su Malpensa) per servire sia il traffico *point to point* sulla città sia il traffico di alimentazione dell'*hub* per le ulteriori destinazioni (con duplicazione, peraltro, anche dei costi aeroportuali connessi);
- Malpensa non offre una adeguata massa di voli intercontinentali (17 destinazioni contro le oltre 100 di altri *hub* europei; 1 volo al giorno di AZ contro i 4 o 5 dei principali vettori europei sui propri *hub*);
- la concorrenza tra aeroporti nel Nord Italia (determinata dalla loro forte proliferazione) ha spesso favorito le compagnie *low cost*;
- nelle ore di punta Malpensa ha limitazioni operative (dovute a motivi ambientali), che non consentono una adeguata offerta, soprattutto alla clientela *business*.

Il dato che meglio illustra la situazione è che solo il 38 per cento dei passeggeri originanti da Milano e solo l'8 per cento di quelli originanti dal resto del Nord Italia vola verso le proprie destinazioni intercontinentali utilizzando Malpensa.

In tale contesto, al momento in cui formulava il proprio Piano di sopravvivenza e transizione, Alitalia deteneva una quota di mercato del traffico intercontinentale da e per l'Italia solo del 22 per cento circa e subiva perdite estremamente elevate dalla attività di alimentazione di Malpensa, con oltre 150 voli al giorno da tutte le destinazioni nazionali e internazionali, peraltro spesso in sovrapposizione ai voli da e per Linate.

Un punto deve essere affermato con chiarezza: l'obiettivo di una piena realizzazione di Malpensa come *hub* è stato mancato non per le recenti decisioni di Alitalia. È stato mancato assai prima, per il concorso di un insieme di altre cause, quelle che ho prima elencato. Quelle stesse cause hanno concorso a indebolire anche Alitalia. L'impostazione del piano di Alitalia è la conseguenza, assai più che non ne sia la causa,

del fatto che Malpensa non è un *hub* internazionale di rilevanza comparabile a Parigi, Londra o Francoforte. Il permanere di Alitalia a Malpensa non risolve i problemi di quell'aeroporto, mentre aggrava irreversibilmente la situazione economica della Società. I dati oggettivi e concreti che ho ora rappresentato bastano a comprendere quanto siano infondate alcune delle argomentazioni delle ultime settimane sul tema di Malpensa.

Dobbiamo concludere che il piano di Alitalia è senza conseguenze per Malpensa, che le sorti di questo aeroporto e quelle della SEA (la Società che lo gestisce, insieme con quelli di Linate e di Orio al Serio) non hanno rilevanza per il Paese o che non stanno a cuore al Governo? Certamente no. Il Governo è tanto consapevole quanto lo è la Società SEA, quanto lo sono gli amministratori lombardi nei Comuni, nelle Province, nella Regione, delle difficoltà che l'applicazione del Piano di sopravvivenza di Alitalia è destinata a generare al traffico di Malpensa.

Ciò premesso, ricordo che il Governo si è adoperato per la salvaguardia e lo sviluppo di Malpensa e dichiaro qui in modo esplicito che esso continuerà a adoperarsi nelle nuove circostanze che vanno prendendo forma. Enumero le iniziative di questo Governo:

- migliorare l'accesso a Malpensa su strada e su ferrovia attraverso importanti investimenti;
- valutare positivamente richieste di diritti di traffico a favore di altri operatori qualificati del settore che volessero operare nuove rotte originate da Malpensa. È un punto importante, anche se ricordo come già oggi molti collegamenti internazionali siano in regime di Open Sky, mentre quelli governati da Accordi Bilaterali non risultano in molti casi ad oggi saturi;
- realizzare un assetto più coerente e funzionale del sistema aeroportuale italiano;
- assicurare adeguati strumenti per gestire eventuali ricadute occupazionali.

Alitalia, da parte sua, si è dichiarata pronta a rilasciare sollecitamente, già entro il 31 gennaio, gli *slot* su Malpensa che non intende utilizzare per effetto della revisione della sua rete di collegamenti. Secondo le procedure previste tali *slot* potranno essere assegnati alle Compagnie che intenderanno avvalersene.

7. Il 21 dicembre il Consiglio di amministrazione di Alitalia ha deliberato all'unanimità di ritenere la “proposta non vincolante di Air France-KLM quella che offre alla Società ... la soluzione appropriata per la salvaguardia del complessivo patrimonio dell'Azienda e per promuovere il suo rapido e duraturo risanamento, grazie al beneficio delle sinergie derivanti dall'integrazione in un rilevante contesto internazionale del trasporto aereo”... Il 28 dicembre, sentito il Presidente del Consiglio dei Ministri, ho espresso un orientamento favorevole all'avvio da parte di Alitalia di una trattativa in esclusiva con Air France-KLM finalizzata alla definizione di una offerta vincolante di acquisto della Società. In quello stesso giorno, il Consiglio dei Ministri mi ha dato mandato di seguire per conto del Governo gli sviluppi della trattativa.

Quali considerazioni hanno portato a quelle decisioni? Un primo ordine di considerazioni riguarda l'evoluzione del mercato del trasporto aereo; un secondo ordine di considerazioni riguarda le caratteristiche delle due offerte non vincolanti ritenute meritevoli di considerazione dal Consiglio di Alitalia.

Quanto al primo ordine di considerazioni, occorre chiedersi quali siano le prospettive e le alternative che si presentano a una compagnia regionale di dimensioni piuttosto modeste, quale è ormai Alitalia, che non sia in grado di assurgere al rango di grande compagnia internazionale.

Il mercato del trasporto aereo vale circa 500 miliardi di euro a livello mondiale e presenta per le Compagnie margini netti spesso negativi o positivi solo di pochi punti percentuali (nel 2006 sono stati circa lo 0,4 per cento dei ricavi). La difficoltà strutturale del settore è accresciuta sia dalla significativa ciclicità sia da un'elevata componente dei costi fissi. A testimonianza di ciò, si registra un numero di ingressi ed uscite di compagnie aeree dal mercato superiore a quasi ogni altro settore.

In tale contesto, si sono affermati nel mercato due modelli industriali: i grandi vettori internazionali (*Network Carrier*) che beneficiano di una rete *multi-hub* e i vettori *Low Cost* che beneficiano di una struttura di costi estremamente contenuti. I vettori regionali, come Alitalia, sono sempre più “schiacciati” dagli altri due modelli operativi, volti a offrire alla propria clientela, l'uno, un vantaggio di prodotto – l'elevato numero di frequenze e di mercati serviti – e l'altro, un vantaggio di prezzo, grazie a prodotti altamente standardizzati.

I progressi nella tecnologia aeronautica, ad esempio l'introduzione dell'A380, accentuano la polarizzazione nei due modelli dominanti, con un effetto ulteriormente negativo per Alitalia e le altre compagnie regionali.

8. Il secondo ordine di considerazioni nasce dallo specifico confronto tra le due offerte non vincolanti. Premetto qui che la Società Alitalia mi ha trasmesso la documentazione sulla base della quale il Consiglio di Amministrazione, lo scorso 21 dicembre, ha assunto le proprie decisioni. Tale documentazione è protetta da accordi di riservatezza sottoscritti dalla Società coi potenziali acquirenti e come tale non può essere resa pubblica. Con l'accordo della Società e dei legali ho trasmesso a mia volta la documentazione al Presidente del Consiglio e, personalmente, a tutti i Membri del Consiglio dei Ministri. Ai sensi della disciplina comunitaria e del testo Unico della Finanza in materia di abusi di mercato, il possesso di tale documentazione comporta l'iscrizione dei singoli destinatari della documentazione nel registro delle persone che hanno accesso a informazioni privilegiate.

I principali elementi che caratterizzano la proposta non vincolante del Gruppo franco-olandese possono essere, in estrema sintesi, così riassunti:

- il gruppo Air France-KLM è la più grande compagnia aerea del mondo, una delle tre in Europa ad avere un sistema completo di collegamenti transcontinentali con le principali destinazioni del globo;
- il gruppo ha una eccellente esperienza di integrazioni industriali;
- il Piano industriale risulta credibile e idoneo a risolvere le criticità strutturali di Alitalia, prevede soluzioni efficaci per ridurre il deflusso di traffico intercontinentale da e per l'Italia a favore dei grandi *hub* europei;
- il progetto di integrazione evidenzia significative sinergie e rilevanti economie di scala, attraverso l'ingresso nel sistema *multi-hub* della principale compagnia aerea del mondo;
- Alitalia è già parte dell'alleanza Skyteam;

- le condizioni finanziarie, rispetto alla proposta di Air One, sono migliori per gli azionisti e per gli obbligazionisti (lo Stato detiene il 49,9 per cento del capitale e il 62 per cento circa delle obbligazioni convertibili che verrebbero acquistate);
- la affidabilità finanziaria dell'offerta è elevata e il rischio *antitrust* appare limitato;
- gli esuberi stimati sono sostanzialmente in linea con il Piano di sopravvivenza e transizione predisposto nei mesi scorsi da Alitalia;
- infine, la proposta Air France-KLM consentirà allo Stato italiano di divenire azionista della *holding* che controllerà l'intero gruppo, con una quota tutt'altro che trascurabile.

Dall'analisi della proposta non vincolante di Air One emergono i seguenti elementi caratterizzanti:

- la proposta di Piano industriale, pur apprezzabile in termini di alcuni contenuti industriali, non risponde in modo concreto alle forti criticità che caratterizzano oggi la situazione di Alitalia e appare caratterizzata da elementi eccessivamente ottimistici:
 - la crescita della flotta e del *network* ipotizzata risulta molto aggressiva e non appare facilmente perseguibile nel contesto competitivo attuale e prospettico;
 - la crescita della redditività sulle rotte domestiche, in chiara controtendenza rispetto alla tendenza storica, presuppone non solo che le delibere *antitrust* consentano di gestire pienamente il traffico sulla importante rotta Linate-Fiumicino, ma anche che la concorrenza in Italia agisca in modo molto limitato;
 - la ipotizzata contrazione della flotta di breve/medio raggio potrebbe compromettere la capacità di alimentazione degli *hub* di operatività di Alitalia;
 - la possibilità di mantenere il posizionamento di Alitalia su due *hub* non appare sostenuta da una adeguata ed economica alimentazione degli stessi ;
- Air One è un operatore regionale privo di esperienza nella gestione sia di *hub* sia di integrazioni industriali;
- in termini di prezzo e di affidabilità finanziaria, l'offerta economica è nettamente inferiore a quella del gruppo franco-olandese. La valutazione finanziaria di Alitalia è impossibile da accettare per il Ministero e gli altri azionisti di fronte a una offerta

alternativa di molto superiore. Non vi sono impegni concreti per il finanziamento da parte delle banche;

- i tempi di conclusione dell'operazione di acquisto risultano incerti, anche in relazione alle rilevanti problematiche *antitrust* nazionali;
- le ricadute in termini di occupazione risultano superiori a quelle previste dal Piano Alitalia.

9. Alitalia avvia ora una trattativa in esclusiva. L'ordine naturale delle cose, e anche il mio auspicio, è che essa si concluda con la presentazione di una offerta vincolante che il Governo possa giudicare accettabile perché corrispondente alla sua valutazione dell'interesse generale del Paese. Il Ministero esaminerà in modo compiuto l'offerta vincolante che Air France-KLM presenterà al termine della trattativa e, con l'aiuto dei propri consulenti e del Comitato per le privatizzazioni, si pronuncerà in via definitiva sulla cessione della partecipazione dello Stato italiano in Alitalia. L'offerta sarà esaminata nel suo complesso e in ogni aspetto che riguardi il governo della Società, il Piano industriale e le condizioni finanziarie.

A tale ultimo proposito e con riferimento alle osservazioni avanzate sulla portata economica dell'offerta Air France-KLM non credo abbia ragionato bene chi ha parlato di svendita. Fermo restando il parere di congruità del prezzo che sarà rilasciato dai consulenti del Ministero, ricordo che già da un anno il Governo cerca il miglior offerente. Se qualcuno avesse avuto da offrire condizioni migliori di quelle che in questo momento sono state prospettate, questo sarebbe stato il momento per farsi avanti. Può ben essere che le condizioni sembrino meno buone di quelle che speravamo. È umano: ogni mamma, dicono a Napoli, trova stupendo il proprio bambino. Ma c'è svendita solo se tra più offerte non si sceglie la più alta.

10. Giorni fa ho scritto al Presidente di Alitalia per confermare l'orientamento favorevole del Governo a che Alitalia avvii una trattativa in esclusiva con Air France-KLM, finalizzata alla formulazione di una proposta vincolante di integrazione tra i due Gruppi.

In tale fase, che l'azienda prevede possa concludersi nell'arco di circa due mesi, oltre alla necessaria *due diligence*, le due società condivideranno un piano industriale definitivo, attivando nel frattempo un dialogo con le Organizzazioni Sindacali. Nello stesso arco di tempo verranno definiti termini e struttura dell'operazione, predisponendo un contratto di *partnership* nel cui ambito Air France-KLM, probabilmente, si obbligherà a lanciare l'offerta pubblica sulle azioni e sulle obbligazioni Alitalia e a realizzare le iniziative previste nella propria proposta; tra queste, l'aumento di capitale della Società.

Ho sottolineato al Presidente di Alitalia l'importanza che nella definizione degli accordi con Air France-KLM e nella elaborazione del Piano industriale siano tenuti in piena considerazione i profili di interesse generale ritenuti imprescindibili dal Governo, al fine di garantire la continuità e adeguatezza del servizio di trasporto aereo in Italia. La conduzione della trattativa rimane comunque di esclusiva competenza di Alitalia.

Ciò premesso, le modalità con le quali si provvederà alla salvaguardia dei profili di interesse generale saranno oggetto di analisi e considerazione nello svolgimento del mandato che ho ricevuto dal Governo di seguire gli sviluppi della trattativa. In tale contesto, e sulla base della valutazione di come i citati profili vengano salvaguardati, verrà assunta la decisione definitiva se cedere – nell'offerta pubblica – la quota di partecipazione in Alitalia detenuta dal Ministero dell'Economia e delle Finanze.

11. Vorrei sottolineare, anche se potrebbe apparire superfluo, che la politica del trasporto aereo è una componente della più ampia politica dei trasporti propria di ogni nazione. Essa è una attribuzione specifica del Governo, che rimane separata e indipendente dalle vicende delle singole società, anche quando queste assumono il rilievo di *compagnia di bandiera*, come nel caso di Alitalia.

Il disegno e l'attuazione del piano strategico degli aeroporti e delle infrastrutture al loro servizio, la definizione delle regole che presidono all'attività e alla sicurezza dei vettori nonché all'accesso agli aeroporti, la negoziazione degli accordi internazionali rimangono prerogative del Governo e non sono in alcun modo intaccate dalla privatizzazione di Alitalia. Gli unici vincoli che l'azione del Governo trova in queste materie sono la coerenza con le regole europee e i trattati internazionali e il rispetto della disciplina della concorrenza in un mercato caratterizzato da un elevato grado di apertura.

12. Un cenno ancora sul processo decisionale.

La privatizzazione di Alitalia ricade nella disciplina generale che regola le privatizzazioni delle società dello Stato. Il Ministero deve attenersi alle indicazioni che nel 2005 il Governo fornì in merito alle modalità con le quali realizzare la vendita.

Non mi sfugge di certo il rilievo che la vendita di Alitalia riveste per il nostro sistema di trasporto aereo, in termini sia di infrastrutture aeroportuali sia di mobilità della popolazione. Né mi sfugge l'importanza di salvaguardare un cespite strategico per il Paese, per alcuni addirittura un elemento dell'identità nazionale, e, con esso, livelli di impiego diretti (Alitalia e Alitalia Servizi) e indotti. Il Governo, di certo, si adopererà per favorire una transizione graduale verso un nuovo assetto dei voli da Malpensa.

Ma a tali elementi se ne aggiungono di altrettanto importanti: Alitalia è una società quotata e lo Stato, al di là dei propri interessi generali, non può prescindere dall'esigenza – propria del Consiglio di amministrazione della Società – di tutelare migliaia di risparmiatori azionisti e obbligazionisti; Alitalia non è, purtroppo, una azienda sana né industrialmente né finanziariamente e, finché rimane in tale condizione, non può costituire una prospettiva solida neppure per Malpensa; Alitalia, infine, non opera in un contesto di monopolio o di oligopolio ma, anzi, è continuamente costretta a un duro confronto con i suoi concorrenti, sia in Italia che in Europa. Ricordiamolo: una impresa cronicamente in perdita non crea ricchezza per il Paese, distrugge la ricchezza del Paese.

Sono proprio tutte queste tipicità che hanno determinato una informazione e una condivisione con i colleghi di Governo delle scelte più importanti; ed è in questo spirito che io e altri rappresentanti dell'Esecutivo abbiamo più volte e tempestivamente riferito al Parlamento, in Aula o in Commissione, in merito ai diversi passaggi della vicenda.