

Roma, 25 giugno 2008

Camera dei Deputati
Audizione del Ministro
dell'economia e delle finanze
sui recenti sviluppi della vicenda Alitalia

0. L'ultima audizione in Parlamento del Ministro dell'economia e delle finanze, su Alitalia, è stata nella seduta di mercoledì **2 aprile 2008**.

La faccio mia, nella parte "storica".

In specie nella parte in cui contiene una precisa ricostruzione degli atti e dei fatti relativi ad Alitalia, fatti ed atti che si sono via via sviluppati fino appunto al 2 aprile 2008.

Non credo che sia comunque oggi interesse del Parlamento un "*heri dicebamus*", una ricostruzione **retrospettiva** del caso.

Credo che sia piuttosto di interesse una esposizione **successiva** e di **prospettiva**.

Successiva, sugli atti e sui fatti intervenuti da allora ad oggi.

Di **prospettiva**, sul futuro prossimo di Alitalia.

In sintesi, in questi termini, dirò:

- **cosa non c'è più;**
- **cosa c'è ancora;**
- **cosa potrà esserci.**

1. **Cosa non c'è più.**

Non c'è più Air France-KLM.

Non c'è più, Air France-KLM, per sue deliberazioni e dichiarazioni formali ed ufficiali:

- Ansa, Parigi **9 giugno**: “Il capitolo Alitalia è chiuso. Lo ha ribadito il Presidente di Air France-KLM”;
- **2 aprile**, dopo numerosi incontri con i sindacati, Air France-KLM abbandona il tavolo delle trattative e in un comunicato stampa annuncia che non esistono più le basi per continuare la negoziazione con le organizzazioni sindacali (“*Air France-KLM was thus regretfully forced to accept that there was no longer any basis for further negotiations*”);
- **7 aprile**, in un altro comunicato, il Consiglio di Amministrazione di Air France-KLM prende atto della rottura delle negoziazioni e rimanda ad Alitalia ed ai suoi dipendenti le decisioni sul proprio futuro (“*The Board of Directors took note of the breaking off of talks, and understood and approved the reasons for this situation... It is now up to Alitalia, its employees and*

unions representing staff to say how they view the future of their airline.”);

- **21 aprile**, in un comunicato finale, Air France-KLM conferma ufficialmente l'uscita dalle obbligazioni contrattuali del 14 marzo, a causa del mancato verificarsi delle condizioni sospensive (*“Air France-KLM has indicated to Alitalia that the contractual arrangements announced on 14th March with a view to launching a public exchange offer on Alitalia were no longer valid; the conditions precedent that had to be satisfied prior to launching were not fulfilled.”*);
- **22 maggio**, nell'ambito della conferenza stampa per la presentazione dei risultati annuali, Spinetta dichiara che una operazione Air France-Alitalia oggi non creerebbe valore e la giudica “assolutamente non realistica”;

2. **Cosa c'è ancora.**

2.1. C'è ancora, pur nel durare ed anzi nell'intensificarsi della sua crisi, c'è ancora Alitalia.

In termini più analitici:

- a) gli ultimi dati sono stati forniti al pubblico sono come segue:
 - il risultato netto dell'anno 2007 è stato negativo per 495 milioni di euro;
 - nei primi tre mesi dell'anno in corso la perdita operativa consolidata risulta pari a 160 milioni di euro

con un peggioramento di circa 50 milioni rispetto alla perdita dello scorso esercizio;

- la posizione finanziaria netta al 31 marzo 2008 era pari a 1.350 milioni di euro con un peggioramento rispetto al 31 dicembre di poco meno di 200 milioni di euro;
- al 31 marzo la residua consistenza del patrimonio netto del Gruppo risultava pari a meno di 100 milioni di euro (170 milioni a livello della sola Controllante Alitalia);

- b) il prossimo 28 giugno si terrà l'assemblea degli azionisti di Alitalia chiamata ad approvare i risultati di bilancio al 31 dicembre 2007 e la sostituzione di due consiglieri di amministrazione.

Sulla situazione di bilancio della Società già ho avuto modo di ricordare gli elementi di profonda criticità.

Il Ministero, azionista di maggioranza relativa della Compagnia, comunque, approverà il bilancio della Società tenendo anche conto che sia il Collegio sindacale che la Società di revisione hanno espresso un parere positivo al riguardo. Su tali pareri hanno indubbiamente inciso positivamente i decreti che il Governo ha emanato nel corso delle ultime settimane.

In merito alla nomina dei nuovi Consiglieri di Amministrazione, quello che posso dire è che il Ministero

è intenzionato a reintegrare l'organo amministrativo della Società e che i nuovi consiglieri saranno scelti tra persone di elevato profilo e competenza e che certamente saranno in grado di supportare gli altri consiglieri in carica ai quali va comunque il mio ringraziamento per la difficile opera alla quale sono chiamati.

2.2. Un contributo determinante alla esistenza di Alitalia è stato fornito da una serie di specifici **provvedimenti legislativi**, su cui si nota in particolare quanto segue:

A) **D.L. 23 aprile 2008, n. 80.**

Su questo provvedimento legislativo va essenzialmente notato quanto segue:

- il D.L. n. 80 è stato emesso per ragioni di necessità ed urgenza: “per garantire, per il tempo strettamente necessario, un servizio pubblico essenziale”;
- il D.L. n. 80 è stato emesso (sul presupposto di correttezza istituzionale di una preventiva informativa all'opposizione) nella prospettiva che “il nuovo Governo assuma la pienezza dei propri poteri”.

Ciò nell'assunzione corretta che quelli da adottare su Alitalia non fossero e non siano atti di “**ordinaria amministrazione**”, preclusi ad un Governo dimissionario.

A questo proposito si nota in specie che il nuovo Governo ha avuto la piena **fiducia** dal Parlamento, e dunque la piena titolarità per atti di questo tipo, solo il 15 maggio e dunque solo 41 giorni fa;

- il D.L. n. 80 avrebbe attivato un “prestito con caratteristiche **di mercato**”;
- in questi termini, il D.L. è stato finanziato “direttamente a valere su disponibilità di Tesoreria senza alcuna variazione di bilancio”;

B) in data 24 aprile 2008, sul D.L. n. 80 del 23 aprile 2008 la **Commissione Europea** ha chiesto informativa al Governo italiano (i) notando l’“assenza di notifica preliminare della misura suddetta alla Commissione”, e (ii) ipotizzando che “la Commissione potrebbe vedersi nell’obbligo di avviare la procedura formale d’esame di cui all’art. 88, paragrafo 2, CE” (in sintesi: ipotesi di aiuto di Stato non consentito).

Il Governo italiano ha formulato la sua risposta in data 30 maggio 2008, trasmettendo gli elementi informativi richiesti;

C) al D.L. n. 80 ha fatto seguito il D.L. 27 maggio 2008.

Questo emesso per la necessità ed urgenza “connesse con l’aggravarsi della situazione finanziaria di Alitalia manifestata nelle informazioni rese al mercato ed in

particolare nel resoconto intermedio sulla gestione al 31 marzo 2008”.

In particolare:

- restando invariato il disposto sostanziale del D.L. n. 80,
- è stata aggiunta, ex artt. 2446, 2447 cod. civ., la previsione di utilizzo del prestito-ponte: “anche per fare fronte alle perdite che comportino una diminuzione del capitale versato e delle riserve al di sotto del livello minimo legale, circostanza questa che precluderebbe allo Stato italiano di realizzare la privatizzazione della società”.

La copertura contabile del D.L. è stata operata d’urgenza all’interno del bilancio dello Stato. Il profilo temporale (12 mesi) a cui si fa riferimento nella Relazione tecnica non è basato su di una previsione industriale di durata per 12 mesi, ma solo riferito all’esercizio contabile dello Stato.

Diversamente – senza il D.L. del 27 maggio – si sarebbe comunque concretizzato l’assurdo che il prestito-ponte:

- non fosse ritenuto “**di mercato**” dalla Commissione europea;
- fosse però comunque inutile per tenere la società “**sul mercato**”;

D) superata questa emergenza, avendo così reso utile un D.L. che, diversamente, non sarebbe stato utile per Alitalia, ma solo dannoso per il bilancio pubblico, acquisito in specie un **margin**e di tempo sufficiente per la decisione di un intervento sostanziale, il Governo ha emesso il D.L. 3 giugno 2008, sul doppio presupposto:

- della situazione “di eccezionalità ed urgenza derivante dal progressivo deteriorarsi della situazione finanziaria, patrimoniale ed economica della Società”;
- della constatazione che i precedenti tentativi (i) pur a lungo protratti nel tempo e (ii) operati con diverse tecniche, (iii) si erano tutti conclusi senza esito positivo.

Questa la ragione specifica delle deroghe previste dal D.L. del 3 giugno 2008 rispetto (i) alle norme sulla dismissione delle partecipazioni societarie di Stato e (ii) alle norme sulla informativa dovuta dagli intermediari finanziari.

In questi termini e su queste basi Alitalia ha identificata in **Intesa Sanpaolo** il suo **advisor** per assisterla e collaborare nella individuazione, nei migliori termini possibili, dei più convenienti progetti di risanamento e rilancio.

3. Cosa potrà esserci.

- a) i tentativi di privatizzazione finora compiuti hanno avuto esiti negativi:
 - la “**procedura competitiva**” ha portato alla scomparsa di tutti i concorrenti;
 - la “**trattativa privata**” ha portato alla scomparsa di Air France-KLM;
- b) abbiamo prima appoggiato politicamente, e poi rafforzato tecnicamente, la valida iniziativa del precedente Governo di fornire ad Alitalia un prestito-ponte di 300 milioni di euro, positivamente mirato a guadagnare il tempo necessario per **valutare** la situazione, **evitare** il collasso finanziario dell'azienda, **evitare** l'interruzione di una quota importante del servizio aereo nazionale;
- c) vogliamo che il nostro Paese abbia una **compagnia di bandiera** efficace ed efficiente. Serve per lo sviluppo del Paese e per servire la sua industria aperta al mondo e la sua vocazione turistica. Nessun Paese della nostra dimensione e conformazione geografica ha rinunciato ad avere una sua compagnia di bandiera;
- d) vogliamo, dobbiamo trovare una soluzione imprenditoriale e solida per Alitalia: non è più tempo per sistemazioni provvisorie o rinvii;
- e) a questo fine Alitalia, con il nostro accordo, ha chiesto ad un **advisor** esterno di aiutarci a valutare le principali

alternative per il rilancio della compagnia e progettare l'uscita completa dello Stato dal suo capitale;

- f) abbiamo dato all'**advisor** la massima fiducia e due mesi di tempo. Sono passate le prime due settimane e abbiamo la sensazione che si stia lavorando con grande impegno. Presto, più presto possibile, contiamo di arrivare alla decisione su come procedere.