

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 3444

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**MAMMOLA, MURATORI, URSO, CASTELLI, BACCINI, COSTA, LIA, VIDO, MICHIELON, GHIROLDI, NICCOLINI, PERALE, MARIO CARUSO, GODINO, ALIPRANDI, ROSSO, OBERTI, LAZZARINI, RICCIO, BASSO, MARENCO, MICCICHÈ, DEVICIENTI, BERTUCCI, FONNESU, SANZA, MALAN, DEVECCHI, CANAVESE, TOIA, RAVETTA**

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulla crisi economica dell'Alitalia e sulle relative responsabilità

*Presentata il 21 novembre 1995*

ONOREVOLI COLLEGHI ! — Nel corso delle precedenti legislature il Parlamento ha dovuto affrontare con frequenza situazioni di crisi del funzionamento dell'Alitalia; ancor più spesso ha dovuto constatare che la compagnia aerea di bandiera, ancorché favorita oltre ogni lecita aspettativa compatibile in un contesto di crescente liberalizzazione del settore, non riusciva a raggiungere né l'obiettivo della efficienza né quello della solidità economica.

L'Alitalia realizza il 30 per cento del suo fatturato in regime di monopolio: una condizione di privilegio nell'uso delle strutture aeroportuali nazionali, nei rapporti con i fornitori dei servizi di *handling*, ma questa posizione di privilegio non si è

mai trasformata in strumento per raggiungere il pareggio del proprio bilancio.

Da questo stato di fatto derivano due gravissime conseguenze quali la necessità di interventi finanziari di sostegno a carico della collettività, l'impossibilità di procedere alla sua privatizzazione e quindi al suo ulteriore sviluppo attraverso investimenti a carico dei privati.

A partire dal 1997 il regime dei voli nazionali non sarà più soggetto ad alcun tipo di vincolo protezionistico; diverrà quindi impossibile, a meno di non violare le regole della Comunità europea, procedere ad ulteriori interventi di ricapitalizzazione da parte dell'IRI per ripianare i *deficit* futuri perché si tratterebbe di una

surrettizia forma di sostegno ad una impresa attuato con erogazione di fondi pubblici; ove perdurasse la scriteriata gestione degli ultimi anni, per far sopravvivere la nostra compagnia di bandiera non resterebbe altra soluzione che la vendita o l'incorporazione in compagnie straniere; non è un caso, del resto, che proprio in occasione delle recenti polemiche sui mutamenti dei vertici Alitalia si sia espressamente parlato di una voce, flebilmente smentita, che vuole la British Airways interessata ad acquisire una consistente partecipazione a quote azionarie dell'Alitalia.

Occorre dunque una decisa azione per ottenere che questa azienda che è patrimonio nazionale rimetta in fretta ordine nei propri bilanci, ma questo scopo non sarà raggiunto se non saranno integralmente chiariti i meccanismi perversi che hanno determinato le ricorrenti perdite di bilancio; nessuna seria azione di risanamento è possibile se non si comprende la dinamica degli errori passati.

Non vi è alcun dubbio che l'Alitalia subisca e sconti da molti anni i guasti di una pessima gestione attuata da dirigenti indicati e nominati dalla Presidenza dell'IRI. Nel 1988 il presidente dell'IRI *pro tempore*, Romano Prodi, in seguito alle crescenti perdite di bilancio della compagnia, affiancava ai vertici dell'azienda all'allora amministratore delegato Nordio, Maspes e Sartoretti. Ma l'obiettivo di risanare l'azienda non fu ottenuto. Così, qualche tempo dopo, il presidente dell'IRI *pro tempore*, Romano Prodi, affidò l'azienda a Principe e Bisignani.

Ancora una volta la conduzione dell'azienda si rivelò incapace di trovare solu-

zioni e sbocchi al problema dello squilibrato rapporto fra costi e ricavi.

Così nel 1994, l'IRI, azionista principale dell'Alitalia, decideva di risolvere il problema del risanamento del bilancio attraverso la scelta di nuovi *manager* da collocare al vertice aziendale. Il presidente dell'IRI *pro tempore*, Romano Prodi, nominava pertanto Rivero e Schisano rispettivamente presidente ed amministratore delegato.

Ma neppure questa nuova coppia di *manager* scelti dall'IRI riusciva a compiere il miracolo, tanto che proprio in questi giorni si è provveduto ad allontanare Schisano, forse anche con l'intento di non incontrare ostacoli nel progetto di vendita dell'azienda.

È opportuno adesso che si faccia chiarezza sugli ultimi dieci anni di gestione Alitalia. Per troppo tempo è stato impedito al Parlamento di comprendere le ragioni del ricorrente *deficit*, i motivi che hanno portato l'azienda ad attuare una politica nebulosa; quali siano state le ragioni delle scelte dei *manager* e perché siano stati subito sostituiti. Ed è opportuno sapere se questi *manager* sono stati rimossi per la loro pretesa inadeguatezza, o invece perché per essi era impossibile far valere la propria capacità nel gestire l'azienda senza porsi in contrasto con i poco chiari obiettivi dell'azionista IRI.

Con questa iniziativa legislativa si mira, attraverso l'istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sui metodi con cui l'IRI ha gestito l'Alitalia, a mettere in luce le eventuali responsabilità della sua ricorrente crisi economica.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

1. È istituita, ai sensi dell'articolo 82 della Costituzione, una Commissione parlamentare di inchiesta per appurare le cause e le responsabilità politiche e manageriali che hanno determinato i ricorrenti *deficit* di bilancio dell'Alitalia.

2. La Commissione è composta da venti senatori e venti deputati, nominati rispettivamente dal Presidente del Senato della Repubblica e dal Presidente della Camera dei deputati in modo da assicurare il criterio della proporzionalità tra i gruppi parlamentari. Il presidente della Commissione è nominato, d'intesa tra loro, dai Presidenti delle due Camere tra i parlamentari in carica, al di fuori dei membri della Commissione stessa.

3. La Commissione è istituita entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Nel corso della prima seduta della Commissione, secondo le norme del regolamento della Camera dei deputati, è eletto l'ufficio di presidenza, composto, oltre che dal presidente, da due vicepresidenti, uno appartenente alla Camera dei deputati ed uno appartenente al Senato della Repubblica, e da quattro segretari, di cui due appartenenti alla Camera dei deputati e due al Senato della Repubblica. Fra i due vicepresidenti, quello appartenente al ramo del Parlamento diverso da quello cui appartiene il presidente assume le funzioni di vicepresidente vicario.

5. L'ufficio di presidenza di cui al comma 4 è integrato dai rappresentanti dei gruppi per la definizione del programma di attività della Commissione.

### ART. 2.

1. La Commissione ha il compito di:

a) verificare le cause dirette ed indirette che hanno determinato i ricorrenti *deficit* dell'Alitalia;

b) accertare le eventuali interferenze dell'IRI nella gestione amministrativa, finanziaria e contabile dell'Alitalia, le eventuali pressioni attuate in forma diretta ed indiretta sui dirigenti della società al fine di condizionarne il comportamento e, in caso positivo, come tali interferenze abbiano avuto ripercussioni sulla regolarità dei bilanci e sulla sicurezza e funzionalità dei servizi offerti alla clientela;

c) accertare le eventuali interferenze sulle scelte dirigenziali operate da Ministri o sottosegretari di Stato e le eventuali dirette responsabilità politiche del Governo nella gestione dell'Alitalia;

d) verificare la congruità dei costi e dei ricavi derivanti dalla cessione a società terze di servizi resi all'Alitalia o da questa commissionati;

e) verificare l'esistenza di trattative per la vendita a vettori esteri della società;

f) accertare quali disfunzioni nella offerta dei servizi alla clientela da parte dell'Alitalia debbano essere ascritte a carenze organizzative, quale sia l'incidenza dei ritardi nei voli ed in quali casi tali ritardi derivino da difficoltà oggettive dovute alla organizzazione aeroportuale;

g) verificare la congruità delle retribuzioni del personale Alitalia a qualsiasi livello comparandole con quelle in uso nelle altre compagnie aeree europee di pari importanza e dimensioni;

h) verificare i criteri e la convenienza economica delle scelte dell'Alitalia nell'acquisto e nella vendita di velivoli;

i) accertare le cause e le responsabilità del mancato sviluppo in Italia del volo a noleggio ed i contatti e gli accordi con società straniere di voli *charter* da parte dell'Alitalia.

### ART. 3.

1. La Commissione procede alle indagini e agli esami con gli stessi poteri dell'autorità giudiziaria.

2. Per quanto attiene al segreto di Stato si applicano le norme e le procedure di cui alla legge 24 ottobre 1977, n. 801.

## ART. 4.

1. La Commissione può richiedere l'audizione di persone a conoscenza di fatti utili per l'inchiesta.

2. Le persone convocate dalla Commissione sono ad ogni effetto equiparate ai testimoni del processo penale.

## Art. 5.

1. La Commissione può richiedere copia di atti e documenti relativi ad istruttorie o inchieste in corso presso l'autorità giudiziaria o altri organi inquirenti.

2. La Commissione stabilisce di quali atti e documenti non si dovrà fare menzione nella relazione in ordine alle esigenze istruttorie attinenti ad altre inchieste in corso.

## ART. 6.

1. La Commissione può disporre dell'opera e della collaborazione di agenti ed ufficiali di polizia giudiziaria, nonché di qualsiasi altro pubblico dipendente, e di esperti.

## ART. 7.

1. La Commissione delibera di volta in volta quali sedute o parti di esse non possono essere rese pubbliche e se e quali documenti acquisiti non possono essere pubblicati nel corso dei lavori, fermo quanto previsto dall'articolo 5.

2. Al di fuori delle ipotesi di cui al comma 1, i componenti la Commissione, i funzionari e il personale di qualsiasi ordine e grado addetti alla Commissione stessa ed ogni altra persona che collabora con la Commissione o compie o concorre a compiere atti di inchiesta, oppure ne viene a conoscenza per ragioni di ufficio o di servizio, sono obbligati al segreto per tutto quanto riguarda le deposizioni, le notizie, gli atti e i documenti acquisiti al procedimento di inchiesta.

3. Salvo che il fatto costituisca un più grave delitto, la violazione del segreto è punita a norma dell'articolo 326 del codice penale.

4. Le stesse pene di cui al comma 3 si applicano a chiunque diffonde in tutto o in parte, anche per riassunto o informazione, notizie, deposizioni, atti o documenti del procedimento d'inchiesta.

#### ART. 8.

1. La Commissione deve ultimare i suoi lavori entro sei mesi dal suo insediamento, presentando, entro tale termine, una relazione illustrativa dei risultati dell'inchiesta che viene pubblicata unitamente ai verbali delle sedute ed ai documenti utilizzati. Sono altresì pubblicate eventuali relazioni di minoranza.

2. Ove nel corso della inchiesta siano accertate responsabilità penali, civili o amministrative, conseguenti alla gestione dell'Alitalia, gli atti relativi sono trasmessi al giudice competente.

3. Contestualmente alla relazione di cui al comma 1, la Commissione può approvare un'altra relazione, di carattere propositivo, concernente gli interventi di carattere tecnico ed amministrativo ritenuti utili per migliorare l'efficienza ed i criteri di gestione dell'Alitalia e, eventualmente, di tutte le società a partecipazione pubblica gestite dall'IRI.

#### ART. 9.

1. Le spese per il funzionamento della Commissione sono poste per metà a carico del bilancio del Senato della Repubblica e per metà a carico del bilancio della Camera dei deputati.