

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**10.**

**SEDUTA DI MARTEDÌ 7 GENNAIO 2020**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

**INDICE**

|   | PAG.                         |  | PAG.          |
|---|------------------------------|--|---------------|
| <b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>   |                              |  |               |
| Morelli Alessandro, <i>Presidente</i> .....   | 3                            | De Micheli Paola, <i>Ministra delle infrastrutture e dei trasporti</i> ..... | 3, 10, 14, 17 |
| <b>Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria » (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b> |                              | Donina Giuseppe Cesare (Lega) .....  | 16            |
| Morelli Alessandro, <i>Presidente</i> ..  | 3, 5, 10, 13, 14, 16, 17, 18 | Fassina Stefano (LEU) .....  | 10            |
|   |                              | Gariglio Davide (PD) .....   | 9             |
|   |                              | Lupi Maurizio (Misto) .....  | 5             |
|   |                              | Maccanti Elena (Lega) .....  | 13            |
|   |                              | Mulè Giorgio (FI) .....  | 7             |
|   |                              | Nobili Luciano (IV) .....  | 8             |
|   |                              | Rixi Edoardo (Lega) .....  | 6, 16         |
|   |                              | Silvestroni Marco (FdI) .....  | 5, 14         |

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Partito Democratico: PD; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Cambiamo !-Alleanza di Centro: Misto-NI-USEI-C !-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Centro Democratico-Radicali Italiani-+ Europa: Misto-CD-RI-+E; Misto-MAIE - Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-MAIE.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ALESSANDRO MORELLI

**La seduta comincia alle 16.30.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nell'ambito dell'esame del DL 137/2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria ».**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione della Ministra delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, nell'ambito dell'esame del decreto-legge n. 137 del 2019 recante « Misure urgenti per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia – Società Aerea Italiana S.p.A. e Alitalia Cityliner S.p.A. in amministrazione straordinaria ».

Ringrazio la ministra De Micheli per aver accettato il nostro invito e le cedo la parola per lo svolgimento della propria relazione. Prego, Ministro.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presidente. Buon pomeriggio a tutti e buon anno, visto che è la prima volta che ci incontriamo nel nuovo anno.

Questa audizione si svolge nell'ambito dell'esame del decreto-legge, l'ultimo provvedimento di una serie che riguardano *Alitalia*. L'intervento normativo si è reso necessario perché non si sono realizzate le condizioni per una proposta inderogabile di acquisto. Premetto però che la competenza su tale complessa vicenda è prevalentemente del Ministero dello sviluppo economico, del ministro Patuanelli che ha già ampiamente riferito presso questa Commissione, e pertanto non tornerò sui temi da lui sviluppati.

Vengo invece alle questioni che possono e devono coinvolgere le competenze del mio dicastero, che sono emerse anche nel corso delle vostre audizioni. Mi sembra di aver avuto già modo di rappresentare a questa Commissione, in occasione dell'audizione sulle linee programmatiche del MIT, l'importanza di disporre di strutture infrastrutturali adeguate al settore aeroportuale, elemento indispensabile per capitalizzare le potenzialità offerte dal mercato e soddisfare il flusso di passeggeri in costante aumento; le previsioni di Cassa depositi e prestiti stimano che una crescita del 10 per cento dell'offerta intercontinentale possa determinare un aumento di investimenti esteri pari al 4,7 per cento. Un trasporto aereo efficiente in un Paese moderno è fondamentale per l'intera economia, in ragione di ciò procederemo – come già peraltro anticipato nella già citata audizione – all'aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti, garantendo una forte integrazione fra gli aeroporti e i loro territori, in una logica intermodale, tenendo in ogni caso conto dei vincoli internazionali relativi alla riduzione delle emissioni in atmosfera dei gas serra. È poi opportuno potenziare il concetto di continuità territoriale al fine di sviluppare le necessarie

interconnessioni come ultimo miglio con le altre modalità di trasporto, proprio al fine di migliorare la connettività del Paese. In questo senso si sta lavorando con RFI per assicurare collegamenti con gli aeroporti, integrando la cosiddetta « mobilità globale ».

Per quanto riguarda le tariffe aeree, le stesse sono stabilite dai piani economici delle compagnie aeree e il Governo non ha alcuna competenza in materia. Tuttavia per risolvere alcune criticità che interessano il nostro Paese, in particolare le isole, sulle quali è possibile intervenire compatibilmente con il quadro normativo comunitario, il Governo — come è noto — con la legge di bilancio 2020 è intervenuto per finanziare, con 25 milioni di euro, i collegamenti aerei per la Sicilia. In particolare, si è riconosciuto per alcune categorie di cittadini residenti, studenti universitari fuori sede, disabili gravi, lavoratori dipendenti con sede lavorativa al di fuori della regione siciliana, migranti per ragioni sanitarie con reddito lordo annuo non superiore ai 20 mila euro un contributo per ogni biglietto aereo acquistato da e per Palermo e Catania. Questo permetterà di ridurre le tariffe per i residenti e costituisce una nuova formula di continuità territoriale ad oggi mai attuata per il nostro territorio, a differenza di altri Paesi dell'Unione. Inoltre il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sta proseguendo le interlocuzioni con la Commissione europea per definire i regimi di continuità territoriale ammissibili e i più agevolati possibile per la Sardegna, per Crotone, Trapani e Comiso. È interesse del Governo, infatti, favorire la connettività complessiva del Paese sviluppando la funzionalità degli aeroporti minori per lo sviluppo dei territori e delle aree interne del Paese, in particolar modo quelle economicamente più svantaggiate.

Per quanto riguarda la regolazione delle tariffe aeroportuali ritengo utile precisare che la competenza a individuare modelli tariffari è affidata all'Autorità di regolazione dei trasporti, mentre i livelli dei diritti aeroportuali vengono fissati dai gestori, previa consultazione degli utenti aeroportuali, sulla base dei citati modelli.

L'individuazione del livello degli investimenti è invece affidato al contratto di programma stipulato tra ENAC e i gestori aeroportuali. L'Autorità di regolazione dei trasporti sta procedendo alla definizione dei nuovi modelli tariffari per tutti gli aeroporti. Finora le tariffe regolamentate sono state determinate per i grandi sistemi aeroportuali tenendo in considerazione i costi di gestione e di investimento relativi alle sole attività e servizi *aviation*, con esclusione delle attività commerciali secondo un approccio di tipo « *dual till* ». Tale approccio è quello utilizzato da ART per tutti gli aeroporti. Tale tariffa copre anche l'addizionale comunale prevista da diverse norme, pari a 8,50 euro a passeggero per l'aeroporto di Roma e a 7,50 euro a passeggero per gli altri aeroporti. Secondo un'indagine effettuata da ENAC in ogni caso le tariffe aeroportuali appaiono complessivamente in linea con quelle degli altri Paesi europei.

Inoltre corre l'obbligo di comunicarvi che il Ministero sta lavorando con ENAV per diminuire le tariffe per i servizi di rotta e i servizi di terminale per tutte le compagnie aeree. Tale diminuzione potrà assestarsi attorno al 15,32 per cento per le tariffe di rotta, del 12,25 per cento per le tariffe di terminale per gli aeroporti di prima fascia (Fiumicino), e del 15,18 per gli aeroporti di seconda fascia (Linate, Malpensa, Bergamo e Venezia), il 6 per cento per la tariffa terminale dei restanti aeroporti. In considerazione di tali diminuzioni si possono stimare i potenziali effetti su *Alitalia* riportati nella tabella, che invierò e che allegherò a questa mia relazione. In particolar modo l'effetto su *Alitalia*, rispetto alle tariffe del 2016, rappresenterebbe una riduzione del 18 per cento, pari, rispetto al 2019, ad una riduzione di costi di 12 milioni. Comunque è mia intenzione attivare presso il dicastero, nel rispetto delle competenze di tutti gli attori coinvolti, un tavolo tecnico per l'approfondimento delle diverse tematiche afferenti al trasporto aereo al fine di individuare modelli sostenibili sotto il profilo sociale ed economico e di sviluppo infrastrutturale. Lavoro che precederà l'attivazione della procedura del richiamato aggiornamento del Piano

nazionale degli aeroporti. Attività che si avvierà nel mese di marzo per concludersi successivamente anche alla vicenda che riguarda *Alitalia*.

**PRESIDENTE.** Do la parola ai colleghi che intendono intervenire per porre questioni o formulare osservazioni.

**MAURIZIO LUPI.** Intanto, Ministro, auguri di buon anno e buon lavoro. Una domanda molto semplice, anche se riguarda un tema da lei non affrontato nella sua relazione avendo precisato che la competenza massima è quella del Ministro dello sviluppo economico, Patuanelli ed è per questo che io le ribadisco, Presidente, la necessità assoluta di far ritornare in Commissione il ministro Patuanelli, essendo cambiato lo scenario. In ogni caso siccome lei ha una responsabilità strategica in qualità di Ministro dei trasporti, vorrei chiederle cosa pensa lei oggi delle due notizie che abbiamo avuto in audizione in Commissione: la prima, che *Lufthansa* non è interessata assolutamente all'acquisto di *Alitalia*, sarebbe interessata eventualmente solo a una *partnership* commerciale e quindi, avendo fatto saltare il precedente accordo *Delta-Ferrovie dello Stato-Atlantia*, se ritiene che il termine del 31 maggio 2020 previsto nel decreto-legge per vendere possa essere considerato ancora plausibile, e anche la conseguente copertura finanziaria. È evidente. Un conto è che dopo cinque mesi la vendi e servono 400 milioni; se invece devi fare una *newco* e venderla fra diciotto mesi, non ne servono 400 ma altri 900 milioni.

La seconda domanda. Siccome anche lei l'aveva dichiarato — peraltro noi condividevamo le sue dichiarazioni — oggi è stata annunciata dal commissario la nomina di un direttore generale, che dovrebbe avere in quattro mesi il tempo di venderla, quindi avete dato voi come mandato al commissario straordinario di nominare un direttore generale? Quindi non un consulente, non un amministratore delegato, ma un direttore generale che viene da *Blue Panorama*. Mi permetto di precisare, anche ai fini del resoconto, che il fatturato di *Alitalia*

è 3 miliardi circa, il fatturato di *Blue Panorama* è 300 milioni. Solo perché, quando si discute, discutiamo di numeri in Commissione.

Detto questo, a noi tale nomina è sembrata assolutamente inopportuna riguardo al contenuto del decreto. Ha un senso, se si prevede un periodo di tempo di diciotto mesi, se c'è la *newco*, se si conferisce l'intero capitale allo Stato: se il decreto dice che tassativamente entro maggio deve essere finita la procedura, che senso ha? Tra l'altro — ed è stato correttissimo e trasparente il commissario — con un costo di 250 mila euro. Se poi è un dirigente assunto a tempo indeterminato, ha vinto alla lotteria! Se la vendi, non c'è più bisogno del direttore generale, si è preso i 250 mila euro, ha licenziato da una parte e, dall'altra parte, si è preso i tre anni che normalmente si danno a qualsiasi direttore generale.

Capisce che noi siamo rimasti basiti. Nonostante — lo ripeto — la correttezza del commissario e la massima trasparenza. Ci ha detto delle cose, secondo me, anche rispettose del Parlamento.

**MARCO SILVESTRONI.** Grazie, Presidente. Mi associo alle domande che ha fatto il collega Lupi, che mi ha anticipato, anche perché i dubbi e le perplessità sono questi.

Oggi abbiamo assistito prima all'incontro con *Lufthansa*, che ci ha lasciato un po' perplessi; poi l'avvocato Leogrande, appena nominato, che ci ha detto di non avere un piano industriale, però è stato detto che ha nominato un direttore generale; ora, al di là di quanto viene pagato il direttore generale, non credo che sia questo il problema: il problema che ci poniamo come Fratelli d'Italia è capire quale mandato il Governo ha dato al commissario straordinario. Quello di risanare l'azienda, quindi di socializzare le perdite per poi eventualmente venderla oppure no? Non si capisce bene — io quantomeno non ho capito — dall'intervento dell'avvocato Leogrande, che ha parlato per circa un'ora ed è stato imbarazzante, per cui vorremmo capire effettivamente il Governo quale mandato ha dato al commissario straordinario; se la

compagnia di bandiera *Alitalia* avrà un *asset* strategico e quindi, in base a questo *asset* strategico, che cosa si vorrà fare. Soprattutto - e anche lì le risposte sono state abbastanza vaghe - per la tutela del dato occupazionale, perché noi abbiamo anche l'obbligo di doverci preoccupare di quello che avverrà in seguito a questa ristrutturazione e, nel caso, dopo questa possibile vendita se ci sarà. *Lufthansa* sembra che si sia ritirata, ma anche sul punto il commissario è stato abbastanza vago. Così come l'intervento del commissario straordinario, che è come se avesse letto solo quanto scritto nel regolamento e nello statuto nel mandato che ha avuto, ma non dà garanzie sulla fine che potranno fare i lavoratori di *Alitalia*. Vorrei sapere da lei effettivamente qual è la strategia, qual è l'obiettivo del Governo, ma soprattutto qual è il mandato che è stato dato al commissario straordinario.

EDOARDO RIXI. Anch'io mi unisco a quanto detto dai miei colleghi, anche perché oggi ci sono state due audizioni un po' sconvolgenti rispetto a quanto ci ha detto il ministro Patuanelli, quando è venuto qui in audizione: *Lufthansa* ha detto che non è interessata a un'acquisizione o a entrare all'interno dell'*Alitalia* ma solo a una *partnership*, e il neocommissario ci ha detto due cose che ci hanno lasciato un po' di stucco: che dopo tre settimane non è ancora in grado di definire le strategie per *Alitalia* e dove e come ridurre eventualmente i costi. Tre settimane sono un tempo abbastanza congruo, soprattutto dal momento che il decreto-legge prevede il termine del 31 maggio e quindi il 20 per cento del tempo della durata dell'incarico non è servito neanche ad illustrare non dico delle linee generali sul tema del trasporto aereo, ma neanche a capire dove si intende effettivamente andare per aggredire il problema. Il terzo elemento da rimarcare è che - come hanno ricordato i miei colleghi - oggi è stata annunciata la nomina di un direttore generale con un emolumento di 250 mila euro all'anno mi sembra. Ma non è tanto questo il tema, quanto che c'eravamo lasciati prima di Natale con dichiarazioni sulla stampa da parte del Governo

- tra cui anche le sue - in cui veniva ribadito, cito *Milano Finanza* del 5 dicembre, « Ci sarà un solo commissario, ma ci sarà un *pool* di esperti e non un direttore generale », questo perché evidentemente, in un momento di transizione, servono degli esperti e non serve cristallizzare una struttura. Ora mi sembra che sia completamente cambiata l'idea, quindi vorrei capire se in realtà il 31 di maggio non è, come un po' è emerso, la data ultima per cedere *Alitalia*, ma sembra più che altro un modo per strappare un nuovo prestito ponte da 400 milioni per poi aggrapparsi a un altro prestito ponte dopo il 31 di maggio.

Quindi le faccio una domanda diretta: per il Governo il 31 maggio è effettivamente il termine finale entro il quale *Alitalia* viene ceduta al mercato oppure si è deciso di arrivare al 31 maggio solo per non parlare di un decreto che invece dovrebbe contenere un miliardo di euro e non 400 milioni ?

L'altro tema che vorrei porre riguarda la questione della continuità territoriale che giustamente lei ha citato, anche perché io sono d'accordo con lei: secondo me, questo decreto non doveva essere assegnato alla Commissione trasporti, doveva andare in un'altra Commissione, attività produttive o bilancio, perché si parla di una partita finanziaria - ne abbiamo parlato anche in Ufficio di Presidenza -, non si capisce il motivo, viene qua e a questo punto noi dobbiamo parlare di un piano industriale, perché io mi rifiuto in Commissione trasporti, con il Ministro dei trasporti non sapere se noi diamo 400 milioni di *Alitalia* e se ho ancora i voli da Catania oppure se non li ho più; se ho i voli da Trieste o se non li ho più; se ho i voli da Genova o se non li ho più, perché è evidente che questa Commissione è competente sulla continuità territoriale e sul fatto di mantenere il trasporto aereo su tutto il territorio del Paese e non è competente sulla partita finanziaria *tout court*. Quindi l'audizione di oggi è la cosa più allucinante a cui potessi assistere in Commissione trasporti. Si è parlato di tutto, meno che del fatto se esisterà ancora il trasporto aereo in questo Paese da parte di *Alitalia*. Per quanto ne pos-

siamo sapere, potremmo chiudere la metà degli aeroporti italiani e aver dato pieno mandato a farlo. Questo secondo me non è accettabile.

Detto ciò, il ministro De Micheli ha parlato giustamente delle tasse aeroportuali: vorrei capire quale sia il piano e quando verrà approvato, perché il ministro Patuanelli ne aveva parlato a dicembre, ha affermato che su tale aspetto la competenza del MIT è quella di andare a ridefinire le tasse aeroportuali, che sono tra le cause del buco di *Alitalia*, per allinearle con quelle degli altri Paesi europei, soprattutto differenziando i voli intercontinentali da quelli nazionali o di continuità territoriale. Quindi su questo vorrei conoscere quando verranno assunte le decisioni a tale riguardo e come si procedendo in concreto.

Dopo la pausa natalizia è venuto fuori il fatto che *Atlantia* non si occupa più o non verrà più coinvolta, addirittura oggi il commissario ci ha detto che anche il Governo non parla più con *Atlantia*, quindi *Atlantia* esce. Anche qua un'incongruenza rispetto a quando ci eravamo lasciati, quando c'era ancora un'intenzione di coinvolgere *Atlantia*, quindi vorrei capire se ci si era mossi con altri fondi o altri soci, perché ad oggi, a parte il Governo, soldi lì dentro non ne sta mettendo nessuno.

Domani incontreremo i rappresentanti di Ferrovie dello Stato, vorremo capire se continua l'impegno di una *partnership* su *Alitalia* oppure no. Credo che questo sia un elemento su cui lei dovrebbe essere informata come Ministro. Quindi se FFSS continua a mantenere la sua volontà di entrare in un'eventuale cordata e a quali condizioni.

Inoltre ci preoccupano alcune dichiarazioni sull'ipotesi di un controllo straniero. Lei non lo ha escluso, anche a «Porta a Porta» — anche questo prima di Natale — vorremmo capire se questa ipotesi è ancora nell'aria oppure no. Noi audiamo Ministri, audiamo commissari e ognuno dice una cosa diversa, a questo punto ci piacerebbe capire quale sia la posizione del Governo.

GIORGIO MULÈ. Grazie, Presidente. Grazie, Ministro. È vero, noi siamo chiamati come Commissione trasporti a occu-

parci di un decreto dove mai ricorre la parola «trasporti», ma si parla di bilancio, di finanze, di sviluppo economico, però lo facciamo con grande passione e con grande onore. Però sono successe alcune cose che mi obbligano a porle qualche domanda.

La prima. Oggi il rappresentante di *Lufthansa*, anche un po' imbarazzato, ci è venuto a dire che loro sono rimasti spaesati dal fatto che, sia prima che dopo, è totalmente mancata — e cito — «la mancanza di strategia precisa da parte del Governo. Non abbiamo mai capito dove voleva andare il Governo, e per questo motivo ci siamo trovati in difficoltà». Ha aggiunto altro, ha parlato di un profondo risanamento inevitabile da parte di *Alitalia*. Poi è venuto il commissario straordinario che ci ha detto alcune cose che probabilmente lei non sa o sta apprendendo adesso da noi. Tra le cose che ci ha detto — anche qui cito, il commissario, a domanda precisa, risponde — «se io oggi avessi un'offerta sul tavolo, potrei certamente rispettare il termine del 31 maggio 2020 per la fine della procedura. Ma siccome oggi non ho alcuna offerta né voi mi dite in Commissione che *Lufthansa* la fa, anzi si è tirata indietro, ad oggi io questo termine per la vendita non lo posso rispettare». Rispetto anche ai dati che lei ci ha fornito e agli impegni che, con questo decreto, assume il Ministero dei trasporti, il problema è di avere uno scatto di sano realismo e dirci chiaramente che i 400 milioni non bastano più, perché il 31 maggio non è più una data che può essere rispettata, dal momento che il commissario straordinario, pur nella sua totale vaghezza in quanto di fatto — mi consenta la metafora — lui non è atterrato ancora in *Alitalia*, sta lì che vaga tra le nuvole, perché non ha il conto economico, non ha la situazione patrimoniale, non è stato in grado di darci un numero... quindi in questo momento lui è lì che vaga in attesa di atterrare, però nomina il direttore generale che deve fare il piano industriale che lui non conosce. Questa è la situazione.

A fronte di tutto questo, i tempi del decreto probabilmente vanno rivisti, ma, essendo lei un Ministro autorevole di questo Governo e avendo le qualità, il passato

e le competenze che ha, a questo punto, essendo frutto di una decisione collegiale del governo quello che succede, la domanda successiva è d'obbligo: essendosi sfilata *Lufthansa*, domani sentiamo *Ferrovie dello Stato*, ma non ci aspettiamo grandi novità; con *Delta* la prossima settimana il commissario straordinario va a sedersi — come ci ha annunciato oggi — per provare a ripartire; come le ricordava oggi il presidente Benotti su *Il Sole 24 Ore*, lei è autrice, insieme a due suoi colleghi (l'onorevole Misiani, uno dei due), di un libro che si intitolava « Se chiudi, ti compro », in cui teorizzava, anche a ragion veduta, la cessione ai dipendenti di aziende decotte o che avevano una proiezione nefasta sul loro futuro, ritiene che una *public company* a questo punto sia, al di là dell'interesse industriale di singoli soggetti, una strada da battere — glielo chiedo proprio nel suo ruolo di Ministro — non dando più i 400 milioni o i 600 milioni a fondo perduto, ma coinvolgendo in maniera virtuosa i dipendenti trasformandoli in azionisti con un aiuto da parte dello Stato, e provare a uscire dalle secche in cui ci troviamo?

LUCIANO NOBILI. Molto rapidamente. Intanto anch'io mi associo al ringraziamento al Ministro per essere qui e per averci fornito degli elementi importanti sui temi della continuità territoriale, che per noi sono relevantissimi: è un tema che abbiamo caldeggiato molto anche in legge di bilancio, come il Ministro sa.

Detto questo, anche io sono costretto a esprimere, posto che ovviamente c'è un'emergenza *Alitalia* da affrontare, la affrontiamo con la conversione del decreto, lo facciamo insieme e che è importante ed è strategico chiudere il prima possibile, però dalle audizioni di oggi obiettivamente noi usciamo con maggiori preoccupazioni di quando siamo entrati. Siamo qui a comunicarle in diretta, nel senso che sono avvenute poco prima del suo arrivo, ovviamente per la parte che le compete e che compete al suo Ministero, cioè — come le è stato riportato dai colleghi — prima la notizia che *Lufthansa* è interessata al massimo a una *partnership* commerciale con *Alitalia*, e la comprensibile, assolutamente

comprensibile vaghezza dell'intervento del nuovo commissario che, insediato poche settimane fa e con le feste di Natale nel frattempo, non è in grado ad oggi di darci un'indicazione di massima. Però questa comprensibile vaghezza cozza con due scelte: la prima è quella della strettoia tempistica che abbiamo non solo perché in quel decreto c'è una data fissata (il 31 maggio), e ha avuto senso fissarla quella data e bisognerà capire come rispettarla, ma perché ci sono scelte strategiche che *Alitalia* deve compiere e che dovrà compiere ieri, non oggi. Si è citato, per esempio, nel confronto con il commissario la decadenza della *partnership* con *SkyTeam* e la decisione da prendere se rinnovarla o meno; decisione che ha una correlazione ovviamente con le future alleanze strategiche e gli eventuali investitori, per cui una scelta non semplice da prendere, che però andava presa ieri e non oggi. Insieme a questo la scelta, che ci lascia davvero perplessi, della nomina di un direttore generale. Nessuna valutazione e nessuna criticità rispetto al profilo individuato, che sarà sicuramente all'altezza — e so che anche lei, Ministro, aveva espresso perplessità rispetto all'individuazione di un direttore generale prima della definizione di un piano industriale —, ma noi dobbiamo capire a questo punto, sanata l'emergenza con la conversione del decreto, cosa facciamo di questa azienda che al momento non ha acquirenti espliciti, ovviamente queste sono anche operazioni che procedono non solo con le dichiarazioni nelle audizioni in Commissione per fortuna, però al momento non abbiamo un esplicito interesse manifestato; abbiamo il commissario che ci dice « devo studiare ancora tutto, non sono in grado di darvi neanche una bozza, un'indicazione strategica minima su dove andremo, se andremo a una cessione, se andremo verso un altro tipo di proposta », obiettivamente le nostre preoccupazioni aumentano.

Faremo la nostra parte, però, siccome ogni volta che si tratta di investire — e l'abbiamo già fatto in passato, continuiamo a farlo in questo caso, perché è ovviamente necessario farlo, ne siamo tutti consapevoli —, si tratta di impiegare ancora una volta



risorse pubbliche in questa azienda, è giusto che a un certo punto il Governo ci indichi quale è la direzione che si intende prendere. Anche perché immagino che il commissario, quando è stato scelto, è stato scelto con un mandato preciso e a quello dovremmo provare ad attenerci.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, Presidente. Ringrazio il signor Ministro. Quando è stata chiesta la sua audizione, i colleghi della minoranza che l'hanno chiesta avevano sollecitato che venisse fatta chiarezza circa alcuni aspetti di politica dei trasporti che sono strutturali rispetto ai destini di *Alitalia*. In particolare c'era la questione delle tasse aeroportuali, che hanno un impatto sui bilanci, anche se, per i numeri che ci sono stati dati di perdite *Alitalia*, i risparmi sulle tariffe aeroportuali aiutano ma non risolvono certamente il problema, quindi la ringrazio per le informazioni che ci ha fornito.

La continuità territoriale, la garanzia di poter utilizzare – cosa ribadita peraltro dal commissario – alcuni scali aeroportuali per garantire la continuità territoriale, anche a fronte di un *gap* di infrastrutture ferroviarie nel nostro Paese, è una cosa buona, e anche questo ovviamente ha un impatto sul vettore nazionale.

C'è poi la questione del Piano degli aeroporti, che finora nelle audizioni è stata poco approfondita. Devo dire che ho trovato significativo quanto ci ha detto il dirigente di *Lufthansa* intervenuto, che a loro giudizio uno dei problemi infrastrutturali di *Alitalia* è anche il fatto che Malpensa non può essere considerato un *hub*, causa la concorrenza che gli deriva dallo scalo di Milano, quindi avere due scali nella città di Milano, nonostante i numeri di Milano, ha determinato una situazione che va a impattare sulla logica complessiva degli *hub* nazionali. Quindi è chiaro che comunque, al di là dei destini societari della parte più di competenza del MISE che tocca *Alitalia*, c'è tutto un problema di politica dei trasporti su cui bisogna lavorare, ed è quello su cui questa Commissione dovrà lavorare, d'intesa con il Governo, in collaborazione con il Governo, per cercare di creare le

condizioni migliori per un vettore nazionale.

Vorrei però, rispetto alle considerazioni che hanno fatto alcuni colleghi, a beneficio di chi non ha partecipato integralmente all'audizione degli amministratori di *Lufthansa*, specificare che gli auditi di *Lufthansa*, in risposta anche a una mia puntuale domanda, ci hanno detto di non essere mai stati parte della cordata tesa a rilevare *Alitalia*. Io ho formulato la domanda, come se loro fossero stati parte della cordata e correttamente il dottor Eberhard mi ha risposto: sia chiaro, non lo dico perché ci sono alcuni esponenti della maggioranza passata che hanno raccontato i fatti come se *Lufthansa* si fosse sfilata dalla cordata, no! Puntualizzando, rispetto alla domanda che io stesso ho posto a Eberhard, quest'ultimo dice « non abbiamo mai fatto parte della cordata, c'era un piano che non era un piano *Lufthansa*, un piano che è stato elaborato da *Ferrovie dello Stato*, discusso anche con *Delta*. Noi rispetto a questo piano abbiamo fatto delle osservazioni, ma non siamo mai stati co-protagonisti, coautori di un piano ». Lo vorrei solo dire a beneficio di chi ci ascolta, perché si rischia di fare emergere all'esterno una narrazione per cui *Lufthansa* era parte di un progetto di salvataggio di *Alitalia* un tempo e ora non lo è più. *Lufthansa*, anche in pendenza dell'azione avviata dal precedente Governo, tesa ad avere una cordata nazionale e internazionale di operatori del settore e di non operatori del settore, tesa a salvare *Alitalia*, non ne è mai stata parte, se non chiamata ad esprimere un parere, un'opinione sul piano di *Alitalia*.

Dopo di che il commissario, che abbiamo appena audito, ha dato un quadro molto pessimista sulla possibilità di riuscire, nei tempi indicati dal decreto-legge, a concludere una procedura di alienazione. Mi chiedo, ma credo che sia un problema che dovrà essere affrontato nel modo più nobile possibile da tutta la politica, come trovare una soluzione di mercato, se vogliamo trovare una soluzione di mercato. Ho sentito alcuni colleghi scandalizzarsi dell'ipotesi di controllo straniero sulla so-

cietà, ma mi chiedo, se non si riesce a ottenere un controllo o un interesse da parte di aziende nazionali di rilevare la società, se non si vuole percorrere la nazionalizzazione, quale altra strada ci sia.

Io credo che il problema che abbiamo di fronte sia estremamente difficile, tant'è che Governi diversi, maggioranze diverse si sono cimentate senza venirne a capo. Se vogliamo portare a casa un obiettivo di tipo nazionale — *bipartisan* mi viene da dire — di salvaguardare un *asset* nazionale, occorre avere la capacità di provare, al di là delle divisioni di parte, a capire e di ragionare insieme su una via d'uscita da una questione più complessa, tant'è che finora tutti coloro che ci hanno provato, che si sono cimentati con questa sfida non ci sono riusciti. Credo che, da parte perlomeno del nostro gruppo, del nostro partito, c'è la disponibilità massima a confrontarsi e a trovare delle soluzioni, nella logica di salvaguardare il più possibile un *asset* nazionale.

Mi hanno colpito — glielo voglio riferire, signor Ministro — le parole del *manager* di *Lufthansa* che ha sottolineato come il *brand Alitalia*, ma non solo il *brand Alitalia*, alcuni valori fondanti e prestazioni fondanti di *Alitalia* rappresentino ancora un'eccellenza nel mondo. Nonostante la situazione drammatica di difficoltà dell'azienda. Lo voglio dire, perché spesso noi italiani ci dipingiamo peggio di come siamo.

*Alitalia* ha seri problemi, questo nessuno lo nega; *Alitalia* ha dei forti valori, ha degli *asset*, anche immateriali, importanti; credo che sarebbe importante, in una logica trasversale, perché poi le maggioranze variano, ma i problemi restano, il Paese è lo stesso, i lavoratori, le persone e la patria è la stessa, cercare di individuare uno sforzo collettivo per portare a buon esito un'operazione difficile, in cui anche in questa legislatura abbiamo l'avventura di doverci confrontare.

STEFANO FASSINA. Grazie, Presidente. Ringrazio anche il Ministro che ha affrontato, a mio avviso, temi che sono decisivi per l'obiettivo che vogliamo provare a raggiungere: un rilancio della compagnia di bandiera. In questi mesi abbiamo più volte

sottolineato come tra i fattori che determinano perdite strutturali di gestione ci sono fattori di contesto estranei al perimetro aziendale e che sono innanzitutto quello che il Ministro prima ha ricordato: le tariffe aeroportuali, il sistema degli aeroporti, la concorrenza sleale che viene generata e ricade negativamente su *Alitalia* attraverso aeroporti locali che finanziano vettori *low cost*. Sono tutti parametri che vanno presi in considerazione e che chiunque gestisce *Alitalia* si troverà ad affrontare.

Il punto sulle varie tariffe, perché sono di diversi ordini, il sistema di determinazione delle tariffe, il modello duale ha comportato anomalie molto rilevanti in alcuni aeroporti, che il riferimento alla media non ci consente di individuare. A Fiumicino ci sono stati aumenti incredibili: dal 2006 al 2019 l'indice dei prezzi è aumentato del 19 per cento, le tariffe aeroportuali sui vettori di *Alitalia* più utilizzati sono aumentati del 156 o anche del 236 per cento. E, come è noto, *Alitalia* ha quasi l'80 per cento della sua attività sull'aeroporto di Fiumicino, quindi stiamo parlando di fattori di costo estremamente rilevanti. Il punto qual è? Non entro nel merito, poi leggerò con attenzione la relazione, le tabelle, però credo che il piano che lei ci ha indicato, il Piano nazionale per gli aeroporti, preceduto da un tavolo tecnico che analizzi i sistemi tariffari e le modalità di determinazione, al di là delle competenze dell'ENAC, dell'Autorità di regolazione dei trasporti, sia assolutamente fondamentale e credo che il piano industriale o qualunque soluzione di *Alitalia* vada subordinata alla realizzazione del Piano nazionale degli aeroporti che prima lei ricordava, perché da là vengono i fattori di costo decisivi. Quindi l'invito che faccio al Governo è di coordinare i tempi di attuazione di tutto quello che si vuole fare su *Alitalia* in relazione al lavoro decisivo a tal fine che il suo Ministero deve affrontare.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie, Presi-

dente. Io ovviamente non ho assistito alle precedenti audizioni, quindi provo a rispondere alle domande che avete fatto. Ho solo letto, mentre venivo qui, qualche battuta di agenzia.

Prima di rispondere alle domande, vorrei essere molto chiara sui contenuti della mia relazione. Non vi sfuggirà che il decreto non è firmato dal Ministro dei trasporti, proprio perché il suo contenuto — come molti di voi peraltro hanno già rilevato — non ha a che fare con le cose che peraltro vi ho detto oggi qui su tutto il sistema tariffario e sull'organizzazione degli aeroporti.

Dividiamo le questioni in tre grandi aree: da una parte il percorso che ha attivato ART sulle tariffe aeroportuali, quindi di provare a stare dentro ad una resa omogenea del governo di queste tariffe; il fatto che ENAV abbia inviato alla Commissione europea quel piano tariffario sulle tariffe di sorvolo, di cui vi ho parlato prima, che prevedono un'importante riduzione rispetto alle tariffe del 2016 e anche a quelle del 2019 proprio in capo ad *Alitalia*; la terza questione di attivare da marzo, con conclusione in estate però, un processo che preveda l'aggiornamento del Piano aeroporti, perché non dimentichiamoci che comunque *Alitalia* dovrà continuare a giocare un ruolo in questo Paese, qualunque sarà la decisione finale rispetto al percorso che viene previsto in questo decreto. Il Piano aeroporti non è secondario. Noi abbiamo un tema del ruolo di *Alitalia* anche in alcuni aeroporti che non sono esclusivamente quello di Fiumicino, di Linate o di Malpensa, gli aeroporti più grandi che abbiamo, ma c'è un tema di ruolo di *Alitalia* penso soprattutto nella rivisitazione del ruolo strategico degli *hub* più a sud del Paese, rispetto anche a un traffico aereo nei confronti del sud del mondo che continua a crescere. Non è che cresce soltanto est-ovest, cresce anche il traffico verso sud. Queste tre attività, pur non essendo direttamente collegate al decreto, sono assolutamente fondamentali per il lavoro che nel frattempo maturerà nell'attuazione di questo decreto e nell'attivazione delle attività della struttura commissariale. Io questo

vorrei che fosse chiaro, perché almeno per noi, per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti questo peso, rispetto a queste decisioni o al coordinamento e alla messa a sistema di queste tre aree di intervento è molto significativo. Ne siamo molto consapevoli.

Entro quindi più nel merito delle vostre domande. Il mandato che è stato dato al commissario da parte del Governo è un mandato che intercorre nel rapporto tra Ministero dello sviluppo economico e il medesimo commissario, ma è quello — sono andata a cercarlo proprio per essere più precisa — che voi trovate nella relazione allegata al decreto che stiamo discutendo in questa Commissione. La massimizzazione dell'interesse di potenziali acquirenti rispetto ai compendi aziendali oggetto di vendita vuol dire una cosa sola: la riorganizzazione dell'attuale struttura di *Alitalia* affinché tale struttura, alla luce dell'insuccesso del consorzio che aveva partecipato alla gara precedente, deve avere caratteristiche diverse per poter essere rimessa sul mercato. Questo è il mandato.

Molti di voi mi chiedono, se i tempi previsti dal decreto già oggi sono dilazionabili o dilazionati. Io sono assolutamente convinta, aspetto perché ho chiesto questo appuntamento con il commissario per avere informazioni rispetto alle strategie del piano industriale, che si debbano rispettare esattamente questi tempi, che il commissario debba rispettare i tempi previsti dal decreto, perché noi veniamo già da una storia molto articolata e complessa di questi ultimi anni, quindi gli interventi che devono essere fatti devono rispettare quella tempistica e devono rispettare anche quella copertura finanziaria, come credo l'onorevole Mulè prima chiedeva.

Non vi nascondo di non avere mai incontrato *Lufthansa* sulla questione *Alitalia*, quindi le cose che oggi ho letto, ma che soprattutto mi avete riferito, perché sono arrivata qui dopo una riunione con il mondo dell'autotrasporto, quindi ero su tutt'altra questione, sono un'indicazione di uno dei potenziali *partner* che alla fine di questo percorso di riassetto della società potrebbero esserci. E torno sulla mia dichiara-

zione, che qualcuno di voi ha citato, rispetto all'eventuale controllo straniero: la domanda era « c'è anche la possibilità che ci sia il controllo straniero ». Poiché la legge, in caso di compagnie europee, non lo esclude, le norme europee non lo escludono, io in quella sede, nell'ambito di una chiacchierata televisiva, risposi che c'è anche questa possibilità, perché le norme europee consentono che ci sia il controllo di un'altra compagnia europea. Non ho risposto a una domanda su *Lufthansa*, su *Air France*, su *Delta* o su una qualunque altra compagnia. Questa è certamente una delle opzioni, perché non si può escludere sotto il profilo delle norme europee.

Sul tema del direttore generale non mi sottraggo. Quello che ho detto è una mia opinione. Il rapporto tra il commissario e il Ministero dello sviluppo economico è un rapporto diretto, che non passa attraverso di me. Per come io vedo la situazione e i tempi particolarmente ristretti, che peraltro sono previsti dal decreto, continuo a ritenere che il modello organizzativo più confacente a questo tempo potesse essere quello legato a una organizzazione di esperti che, attorno al commissario, davano una mano rispetto agli obiettivi fissati nel decreto. Però è ovvio che il mandato commissariale determina di per sé la libertà del commissario di potersi organizzare come meglio ritiene, quindi anche di non tenere in nessun conto nemmeno l'opinione del Ministro dei trasporti. Peraltro opinioni espresse pubblicamente, ma mai direttamente al commissario medesimo che non ho ancora incontrato.

Ruolo di *Ferrovie dello Stato*. Io credo che sulla precedente organizzazione del consorzio alcune intuizioni di quel modello vadano assolutamente tenute in considerazione, recuperate, mantenute e garantite anche per il futuro assetto di *Alitalia* al termine di questa fase di ristrutturazione e di riorganizzazione della compagnia. In particolar modo quello che ho sommariamente, anche in questa audizione, già detto riguardo al tema dell'intermodalità, che è un'intermodalità di infrastrutture (ultimo miglio aeroportuale) ed è un'intermodalità di servizio, quindi i biglietti combinati che

possano avere anche un'appetibilità di modelli organizzativi attrattivi soprattutto per coloro che vengono dall'estero. È del tutto evidente che una partecipazione di *Ferrovie dello Stato* sarà valutata dalle stesse Ferrovie nel momento in cui sarà realizzato il mandato di questo decreto da parte del commissario e si saranno generate le nuove condizioni per poter eventualmente partecipare ad un'altra « cordata ». Queste sono condizioni che *Ferrovie dello Stato* dovrà valutare nel momento in cui sarà terminato questo mandato. Io non credo che sarebbe giusto e corretto nei confronti dell'azienda *Ferrovie dello Stato*, nei confronti del *management*, del consiglio d'amministrazione e dei lavoratori e delle lavoratrici prevedere, allo stato attuale, una determinazione d'imperio su una scelta che dovrà essere fatta sulla base delle condizioni che si dovranno generare.

Alla luce di questo ragionamento, io mi ero persa questa cosa, onorevole Mulè, della citazione del libro che ho scritto con Misioni — l'unico peraltro che ho scritto nella mia vita, credo anche l'ultimo, perché non mi sembra che siate particolarmente interessati a leggere i miei libri, tranne quelli delle mie memorie che scriverò da vecchia —, che è la storia di una norma che esiste nel nostro Paese, che è la legge Marcora, approvata nel 1984, che ha avuto una sua prima simulazione nel 1978 a Livorno; una legge che consente alle lavoratrici e ai lavoratori di mettere in campo le risorse degli ammortizzatori sociali per completare un percorso cooperativo, per ora la norma prevede non una *public company* ma solo la possibilità di fare una cooperativa, quindi è una norma tarata su dimensioni aziendali decisamente inferiori rispetto alle dimensioni di *Alitalia*, che ha un fatturato e un numero di dipendenti molto più ampio. Quella norma ha avuto un grande successo, tant'è vero che è una delle poche norme che nessun Parlamento e nessuna maggioranza ha mai voluto abrogare, anzi tutte le maggioranze hanno voluto rifinanziare, ma è tarata su dimensioni decisamente diverse. In quel libro ci sono dieci storie che sono andate a buon fine.

Detto questo, io credo che comunque adesso non sull'assetto societario molto probabilmente, anche se io mi auguro che il Governo affronterà anche questo tema della partecipazione dei lavoratori — questo è un auspicio personale, per mia cultura personale — del ruolo dei lavoratori nei consigli di amministrazione delle grandi aziende, ma, a parte questo mio afflato personale, è del tutto evidente che il ruolo delle lavoratrici e dei lavoratori di *Alitalia* e il tavolo che il commissario dovrà sviluppare con il sindacato sarà determinante proprio anche per quello che il rappresentante di *Lufthansa* — raccontava prima l'onorevole Garriglio — ha detto del marchio *Alitalia*. Il marchio *Alitalia*, se è ancora — così come mi sembra di aver capito vi è stato detto nell'audizione precedente — un marchio che viene identificato con una grande qualità del servizio, evidentemente lo si deve soprattutto alle persone che lavorano in questa azienda. La qualità del servizio è tendenzialmente figlia sempre di chi lavora nelle nostre aziende.

**PRESIDENTE.** Do ora la parola ai colleghi che hanno chiesto di intervenire per porre ulteriori domande.

**ELENA MACCANTI.** Grazie, Presidente. Grazie, Ministro. È evidente che lei oggi qui rappresenta certamente il Ministro dei trasporti, ma rappresenta soprattutto il Governo, è un autorevole membro del Governo e arriva alla fine di due audizioni che — come avrà sentito — hanno scioccato qualcuno di noi, soprattutto perché arrivate al termine del periodo natalizio, durante il quale forse noi immaginavamo e speravamo che qualcosa sarebbe stato fatto, in realtà ci sembra di essere ancora all'anno zero, e perché segnatamente questo provvedimento, nonostante le nostre osservazioni, anche criticate dal sottosegretario Buffagni in malo modo proprio in questa Commissione, è rimasto saldamente nelle mani della Commissione trasporti, perché noi avremmo auspicato in un maggiore interessamento del Ministero dello sviluppo economico. Anche noi preannunciamo che chiederemo nuovamente l'audizione del mi-

nistro Patuanelli, perché quello che è successo, da quando il ministro Patuanelli è venuto in questa Commissione ad oggi, ha cambiato parte delle carte in tavola.

Però, vede, Ministro, quello che personalmente il gruppo della Lega ma — ritengo — anche le altre opposizioni ad oggi non hanno ancora capito è quale sia la volontà del Governo. La sensazione che noi abbiamo è che con questa decretazione d'urgenza, in realtà, si stiano rincorrendo gli avvenimenti, ma che il Governo non stia saldamente al timone di un problema così importante come quello della nostra compagnia di bandiera. Non sappiamo, per esempio, che cosa voi ne pensiate della partecipazione dello Stato, perché in un primo momento era previsto che gli interessi sul prestito di 900 milioni potessero essere commutati in una partecipazione del MEF, segnatamente all'interno di *Alitalia*, e vediamo che in questo decreto invece questa possibilità offerta dal decreto-legge Crescita viene cancellata. Per cui la prima domanda che le faccio, ed è anche la prima cosa che ha detto il sottosegretario Buffagni che in questa fase di nazionalizzazione non se ne parla, quindi lei è d'accordo con il fatto che in questa prima parte lo Stato se ne lavi le mani?

Il perimetro dato al nuovo commissario straordinario. Il ministro Patuanelli, quando è venuto nella prima audizione, e questo in parte anche confermato dal decreto, perché il decreto modifica i poteri del commissario e soprattutto aggiunge quei due termini che spaventano i lavoratori: « riorganizzazione » ed « efficientamento » di *Alitalia*, ci ha detto che il commissario aveva il più ampio mandato ad operare per conto del Governo, insegnandoci quello che accade in una procedura; oggi il commissario è venuto qui, ci ha guardato e ci ha detto che lui è un tecnico, ma è un avvocato, che di fatto non ha alcuna competenza in questo settore e che avrebbe assunto un direttore generale.

*Ferrovie dello Stato.* Ministro, ma quanto è costato fino ad oggi a *Ferrovie dello Stato* il gioco di una cordata che poi improvvisamente, e non tanto improvvisamente, Ministro, perché su quello che poteva aspet-

tarsi *Atlantia* da questa cordata immagino che voi tutti poteste in qualche modo averlo in mente; lei è ancora convinta — perché questo lei non ce l'ha detto, lei è il Ministro dei trasporti — che *Ferrovie dello Stato*, insieme al MEF, possa avere un ruolo, che non è solo e semplicemente un ruolo di figura ma anche un ruolo nell'intermodalità?

Ancora due domande tecniche. Il collega Donina oggi questa domanda l'ha posta al commissario, ma io non posso che porla al Governo: voi siete rigorosamente convinti che la procedura di nomina di questo commissario sia stata svolta nella regolarità? La seconda domanda tecnica riguarda un'eventuale procedura di infrazione. Mi pare che il commissario per la concorrenza proprio recentemente, durante le vacanze natalizie, abbia annunciato e lei mi pare che a mezzo stampa abbia anche risposto, lei è bravissima nelle dichiarazioni a mezzo stampa, ma, visto che ce l'abbiamo qui, vorrei che ci rassicurasse sul fatto che non ci sarà un'eventuale, ulteriore indagine sul prestito ponte.

L'ultima questione. Anche noi abbiamo apprezzato quello che lei ci ha detto sul Piano aeroporti, sul piano tariffe, però tutto questo si materializzerà sicuramente dopo il 31 maggio, quindi non influirà su quello che potrà essere il processo di riorganizzazione e di efficientamento di *Alitalia*. Quindi, anche da questo punto di vista, le chiedo una riflessione.

Ministro, domani alle 10 scade il termine per la presentazione degli emendamenti al decreto-legge, questa Commissione oggi ha svolto le previste audizioni, domani mattina incontreremo alle 8.10 *Ferrovie dello Stato*; quello che credo, anche umilmente, che questa Commissione debba chiedere al Governo è di non perdere altro tempo. Se già sapete che la data del 31 maggio, così come ci ha detto il commissario, ma anche così come il ministro Patuanelli ha fatto già balenare sugli organi di informazione, non è una data ragionevole, ditelo. Siamo qui apposta. Il Parlamento deve convertire questo decreto in modo da garantire un futuro ad *Alitalia*.

Ultima cosa, e le chiedo anche qui una risposta netta. Nel perimetro che avete dato o che intendete dare al commissario non ritiene che perlomeno dovrebbe esserci il no al cosiddetto « spezzatino », cioè alla cessione, e il mantenimento dei livelli occupazionali? Perché io di questo non ho ancora sentito parlare. Come può fare il commissario, al quale giustamente l'ex viceministro Rixi ha augurato di cuore buona fortuna, a razionalizzare e a efficientare in queste condizioni? Io credo che il Governo una parola e, soprattutto, una risposta a queste domande sia tenuto a darla soprattutto oggi.

MARCO SILVESTRONI. Grazie, Presidente. Vorrei chiedere al Ministro, ho già chiesto precedentemente quali erano le indicazioni date al commissario straordinario per *Alitalia*, che ha fatto un intervento di carattere generale dove ha detto « su RFI non intervengo, su *Alitalia* certamente si atterranno e si faranno le cose previste nel decreto che dovremo andare a votare », però io credo che il Governo, quindi lei, Ministro, come suo rappresentante dovrebbe dirci qual è il piano strategico dell'esecutivo per quanto riguarda RFI. L'indirizzo lo dà la politica, Ministro. Noi non possiamo lasciare ai commissari o agli amministratori delegati di usurpare il ruolo del Governo, soprattutto del Parlamento, quindi l'indirizzo politico lo dovete dare voi.

Prima ha parlato delle intermodalità con RFI, perfetto! Qual è il piano strategico nazionale che il Governo si vuole dare? Questa è la domanda.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Il Piano strategico degli aeroporti ho provato a descriverlo, ma, se volete, ricomincio daccapo. Significa che non mi sono spiegata bene. Questo purtroppo è un problema che mi succede spesso.

Dicevo che rispetto alla questione *Alitalia*, ma non solo, questo Paese, che sta

vedendo una poderosa crescita del numero dei passeggeri, ha bisogno di un aggiornamento del Piano aeroporti costruito dal Ministero negli anni passati, perché ormai la crescita del numero dei passeggeri nel mondo è di due cifre, e in Italia raggiunge quasi il 5 per cento in termini previsionali sui prossimi due anni. Dentro a questo Piano aeroporti, che io non credo — e qui ripeto una cosa che ho già detto, ma rispondo anche alla collega che mi ha posto la domanda — noi riusciremo o potremo concludere prima che si sia concluso il percorso legato ad *Alitalia*, perché il numero degli aeroporti e le questioni, soprattutto sugli aeroporti minori, aperte hanno bisogno di un confronto con i territori, di un confronto regolamentare, hanno bisogno di una serie di percorsi per i quali ci vuole qualche mese e, se apriamo il tavolo sul Piano aeroporti, lo apriremo non prima di marzo. Quindi io immagino che solo nell'estate si potrà arrivare alla realizzazione del nuovo Piano aeroporti. Questo è uno dei tasselli di contesto regolamentare e dell'organizzazione del nostro sistema, che potrà aiutare e sostenere il rilancio di *Alitalia*. Questo è solo una parte delle questioni. Poi c'è il tema delle tariffe aeroportuali che dipende da ART, dall'Autorità per i trasporti, che ha già avviato le consultazioni con i concessionari aeroportuali, è già stato fatto un lavoro molto importante che si concluderà nelle prossime settimane e che, rispetto a quel disallineamento che prima qualche collega — credo il collega Fassina — provava ad illustrare, ovvero incrementi di tariffe molto significativi su alcuni aeroporti, altri aeroporti che hanno invece una tariffazione più bassa, è del tutto evidente che il fatto che la media ponderata italiana sia nella media europea è un po' insufficiente per incidere sul sistema dei costi. Soprattutto se la tariffazione più alta riguarda proprio gli aeroporti a più alta densità di circolazione. Questo è un'altra parte del lavoro che deve fare il MIT. La terza parte l'ha fatta l'ENAV: ha predisposto il nuovo piano delle tariffe di sorvolo, lo ha inviato alla Commissione, io vi ho dato questo numero, che è una notizia positiva per *Alitalia*, che servirà

anche al commissario per fare il suo piano; non stiamo parlando di miliardi, ma intanto è una significativa riduzione delle tariffe di sorvolo.

Qualcuno di voi mi ha chiesto qual era la procedura — non ho segnato per iscritto la domanda —, la procedura è che l'Unione europea deve dare il via libera su quel piano presentato al termine dell'anno scorso. Quindi nel giro di qualche settimana l'Unione europea, visto che non ci dovrebbero essere elementi di incompatibilità, dovrebbe dare il via libera al piano.

Ripeto due cose che anche qui pensavo di essermi espressa già in maniera chiara.

Il ruolo di *Ferrovie dello Stato*. C'è un dato di interazione e di intermodalità che rileva a prescindere dalla vicenda *Alitalia*, sul quale noi comunque investiremo a prescindere, sul quale soprattutto, rispetto all'opera infrastrutturale di collegamento di ultimo miglio per i porti e per gli aeroporti, io ritengo che, anche se poi non lo vedrà questo Governo, perché sono tutte opere che durano due, tre, cinque anni nella realizzazione, sono certamente strategiche per rendere più connesse possibile le nostre strutture portuali e aeroportuali.

Sono stata recentemente a Bergamo, dove per esempio il piano di questo collegamento è già molto avanzato. Ma deve essere così per tutti gli aeroporti strategici del nostro Paese. Così com'è successo a Fiumicino, che ha però bisogno di un'implementazione del servizio.

Ma, se è vero, come è vero, che questo tipo di strategia sul piano delle infrastrutture e anche sul piano della tipologia del servizio erogato da Trenitalia verrà rafforzata, io oggi, alla luce del fatto che il Ministro dello sviluppo economico ha dato un mandato a un commissario che deve presentare un piano industriale al Governo, che io non ho oggi — credo, immagino che non ci vorrà molto tempo per realizzarlo —, dico che il ruolo di *Ferrovie dello Stato*, che è stato un ruolo centrale nella precedente organizzazione del consorzio, dovrà essere valutato da Ferrovie sulla base di quel piano. Dico una cosa che non è non rispondere: io dico sempre, nella mia assoluta e totale banalità, una cosa

scontata. Non è che si può dire prima che venga realizzato quello che c'è scritto in questo decreto che cosa può, deve, vuole, ritiene sia opportuno e interessante fare *Ferrovie dello Stato*.

Io credo che questi elementi si potranno comprendere nel mentre si attueranno e realizzeranno le linee guida del piano che il commissario dovrà presentare.

Io continuo a ritenere che i tempi di questo decreto debbano essere rispettati; se e solo se nel rapporto di mandato che il Ministero dello sviluppo economico ha dato al commissario dovessero emergere delle difformità, ovviamente questo sarà oggetto di una discussione, anche collegiale, da parte del Governo. Ma io continuo a ritenere che oggi il testo del decreto, che voi dovete discutere e predisporre per l'atterraggio — visto che stiamo parlando di *Alitalia* — in Aula, sia, sia sul piano delle coperture finanziarie che sul piano della tempistica prevista, l'intervento più corretto da attuare e da realizzare.

Sul mandato del commissario, c'è un mandato previsto nel testo del decreto, poi c'è un mandato politico del Ministro e del Governo al commissario. È del tutto evidente che il Governo ha come prima preoccupazione quella del mantenimento dei livelli occupazionali. Questo era già nelle cose, è sempre stato nelle cose, in tutti i drammatici, faticosi e che a volte non hanno avuto successo passaggi pregressi di questa azienda. Però voi vi rendete conto che questo tipo di attività noi la possiamo discutere una volta che abbiamo un piano, e anche io, nella mia responsabilità, farò la mia parte.

Così come credo che l'impianto con queste tre gambe (tariffe di sorvolo, tariffe aeroportuali e Piano nazionale degli aeroporti) di contesto regolatorio sia l'impianto che più di tutti possa essere utile davvero ad un rilancio di quella che oggi è ancora la compagnia di bandiera.

**PRESIDENTE.** Ho altre richieste di intervento da parte dei colleghi commissari, siccome mi sono impegnato con il Ministro per una rapida chiusura dell'audizione, se siete molto celeri posso darvi la parola.

**EDOARDO RIXI.** Cercherò di essere molto celere, ma sono sempre 400 milioni di soldi pubblici che vengono messi in un decreto, senza al momento una linea di indirizzo.

Quello che io non riesco però ancora a capire dei discorsi ripetuti ora dal Ministro, si è tenuto un Consiglio dei ministri dove ci si è confrontati su *Alitalia*, sulla direzione che dovrà essere presa? È stato fatto un decreto-legge d'urgenza che presuppone delle motivazioni e una volontà di intervento da parte dello Stato con soldi pubblici, quindi io capisco che dipende dal MISE, capisco, e su questo difendo la ministra De Micheli sul fatto che probabilmente non era questa la Commissione più competente per esaminare questo provvedimento, ma non posso accettare che il tema del futuro della nostra compagnia di bandiera non abbia avuto un momento di confronto a livello di Governo per avere una posizione unitaria su cui dire dove stiamo andando e cosa sta facendo, dove andrà il commissario. Il commissario aspetta dal Governo gli *input* per capire dove tagliare, cosa fare e in che direzione andare; il Governo aspetta che il commissario dica cosa deve fare: io vorrei capire chi sta comandando questo aereo. Chiedo: avete fatto un Consiglio dei ministri, vi siete confrontati, c'è stata una presa di coscienza da parte del Governo sulla situazione critica che ha questa azienda? Visto che stiamo vivendo in altri casi situazioni dove il Ministro viene lasciato da solo dal Governo precedente, dicendo che nessuno si è mai parlato e vengono fuori email — e mi riferisco a Gregoretti —, mi piacerebbe sapere se in questo caso c'è stato un confronto.

Lei oggi ha detto una cosa anche abbastanza paradossale, che non ha ancora avuto occasione di parlare con il commissario dopo tre settimane, quindi nemmeno di potergli dare indicazioni, e ha potuto fare solo dichiarazioni a mezzo stampa, io vorrei capire chi parla con chi in questo Governo e se esiste un Governo con una posizione unitaria, se no questa azienda si sfascia.

**GIUSEPPE CESARE DONINA.** Io sarò brevissimo. Innanzitutto non parlerò di *Ali-*



*talia*, così almeno agevolò il Ministro, vorrei intervenire sul tema della riforma del codice della strada, anche perché abbiamo capito a chiare lettere che la competenza è totalmente del ministro Patuanelli. L'ha detto più volte il ministro De Micheli. Siamo un po' allibiti che comunque una senatrice *hostess* dei 5 Stelle ne sappia più del Ministro dei trasporti su questa partita.

Detto questo, non sarà sfuggito a nessuno che nel periodo natalizio, sia per quanto riguarda la Motorizzazione civile è successo un *caos* con un dirigente e un funzionario del MIT è dovuto andare in televisione a rassicurare tutti riguardo alle revisioni delle bombole del gas, poi ci sono stati più di dieci morti causati dalla guida in stato di ebbrezza; siccome l'ultima volta che il Ministro è stato qui in audizione ha detto che il progetto di modifica del codice della strada era arenato, colgo l'occasione che c'è il Ministro dei trasporti per capire a che punto è il codice della strada, che ha delle norme che riguardano anche il tema della sicurezza e della prevenzione dell'incidentalità.

PRESIDENTE. Do la parola al Ministro per la replica e poi concludiamo l'audizione.

PAOLA DE MICHELI, *Ministra delle infrastrutture e dei trasporti*. Grazie. Io ripeto perché seriamente stasera mi porto a casa il dubbio di non essere in grado di spiegarvi, e questo mi dispiace perché forse non sono arrivata qui con uno stato di salute all'altezza delle vostre aspettative.

Il Consiglio dei ministri si è fatto, perché il Consiglio dei ministri ha approvato un decreto; il mandato al commissario è che il piano lo fa il commissario: non lo fa né il Ministro dello sviluppo economico né il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti né il Ministro dell'economia né il Presidente del Consiglio; il quadro nel quale si deve muovere sul piano normativo lo approva il Parlamento; e io credo — e lo ribadisco per la terza volta in questa audizione — che l'attuale commissario abbia tutti gli elementi per poter arrivare a presentare un piano e un conseguente percorso di rilancio.

Scusate, voi state audendo me e io vi dico quello che penso. Se io penso questo, ve lo dico; se pensassi una cosa diversa, come ho fatto in altre situazioni, ve lo direi. Io continuo a ritenere che le condizioni temporali, quelle quantitative e di coperture finanziarie di questo decreto siano sufficienti per arrivare a portare a termine il lavoro. Se il commissario formalmente ora, più avanti comunicherà al Ministro che gli ha dato il mandato, quindi conseguentemente al Governo, che questo non è possibile, il Governo valuterà le conseguenze di questa affermazione, ma ad oggi, dopo tre settimane dalla nomina, con il decreto ancora non emendato da questa Commissione e per gli elementi in possesso del qui presente Ministro dei trasporti, quello che vi sto dicendo è la mia opinione. Poi l'effetto che determina questa opinione lo deciderete voi, ma questa è la mia opinione per gli elementi che ho a disposizione e anche perché è del tutto evidente che un decreto che stringe da tre a uno il numero dei commissari implica anche un livello di mandato di responsabilità del commissario molto impegnativo. Non vi sfuggirà che cambiare questo modello di *governance* determina anche una modificazione rispetto a questo, che è anche legata alla tempistica molto veloce, molto breve, necessaria. Sto dicendo che passare da tre commissari a un commissario, mentre fai un decreto dove confermi un finanziamento e ci metti dentro quello che c'è in questo decreto, è del tutto evidente che attribuisce al ruolo del commissario un ruolo molto più stringente di quanto non potesse essere il ruolo precedente che prevedeva lo svolgimento di una gara. C'è un intervento diretto del commissario nell'azienda, è chiaro?

Io non ho mai espresso un'opinione su quello che ha fatto il Governo precedente, ho deciso che non lo esprimerò neanche oggi rispetto ad *Alitalia*, è chiaro? Non lo esprimo.

Detto questo, deve essere chiara una cosa: intanto che non abbiamo ancora cominciato ad emendare il decreto, fermo restando che non vedo particolari esigenze, almeno sul fronte trasportistico inoltre è del tutto evidente che in questo modo si

mette in discussione la possibilità stessa di *Alitalia* di avere un futuro. Cosa che io rifuggo per come conosco *Alitalia*, per il lavoro che si sta facendo in termini regolatori da parte nostra per garantire le condizioni migliori per il trasporto aereo in questo Paese. Io rifuggo e nego la convinzione, che forse serpeggia in tutto questo scetticismo che oggi è emerso da questa nostra discussione, che *Alitalia* non abbia la possibilità di essere rilanciata. Io sono ancora convinta di questo, e vi chiedo scusa se sono stata assertiva nel sostenere che *Ali-*

*talia* abbia tutte le condizioni, anche attraverso gli strumenti che vengono dati da questo decreto, di poter essere rilanciata.

PRESIDENTE. Ringrazio la Ministra, Paola De Micheli, per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 17.45.**

---

*Licenziato per la stampa  
il 21 aprile 2020*

---

PAGINA BIANCA



\*18STC0089370\*