

VI COMMISSIONE PERMANENTE

(Finanze)

S O M M A R I O

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	23
SEDE CONSULTIVA:	
DL 80/2008: Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo. C. 1094, approvato dal Senato (Parere alla IX Commissione) (<i>Esame e rinvio</i>)	23

UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI

Martedì 27 maggio 2008.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 12.50 alle 13.10.

SEDE CONSULTIVA

Martedì 27 maggio 2008. — Presidenza del vicepresidente Sergio Antonio D'ANTONI. — Interviene il sottosegretario di Stato per l'economia e le finanze, Alberto Giorgetti.

La seduta comincia alle 13.10.

DL 80/2008: Misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

C. 1094, approvato dal Senato.

(Parere alla IX Commissione).

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento in oggetto.

Cosimo VENTUCCI (PDL), *relatore*, rileva come la Commissione sia chiamata ad esprimere il parere alla IX Commissione Trasporti sul disegno di legge C. 1094, approvato dal Senato, di conversione in legge del decreto-legge n. 80 del 2008, recante misure urgenti per assicurare il pubblico servizio di trasporto aereo.

Il decreto-legge, che si compone di due soli articoli, prevede, all'articolo 1, comma 1, l'erogazione di 300 milioni di euro in favore di Alitalia S.p.a., per consentire alla compagnia di far fronte ai propri pressanti fabbisogni di liquidità. L'importo è prelevato dalla contabilità speciale 1201, utilizzata per la gestione del Fondo speciale rotativo per l'innovazione tecnologica.

Per quanto riguarda gli aspetti del provvedimento in qualche modo riconducibili agli aspetti di competenza della Commissione Finanze, il comma 2 del medesimo articolo 1 stabilisce che tale somma dovrà essere rimborsata entro il trentesimo giorno dalla cessione della quota del capitale di Alitalia da parte del Ministero dell'economia, ovvero entro il termine massimo del 31 dicembre 2008.

In tale contesto la disposizione definisce, mediante richiamo ai tassi di interesse sugli aiuti di Stato previsti dalla Commissione europea, il meccanismo di determi-

nazione del tasso di interesse applicabile al finanziamento disposto dal comma 1, il quale, secondo le indicazioni contenute nella relazione illustrativa al disegno di legge, costituisce un prestito con «caratteristiche di mercato a brevissimo termine».

In particolare, fino al 30 giugno si applicherà il tasso di interesse del 5,19 per cento, fissato dalla comunicazione della Commissione 2007/C 319/03, mentre a partire dal 1° luglio si applicherà il tasso di interesse derivante dai criteri di cui alla comunicazione 2008/C 14/02, secondo i quali esso è calcolato in base ai tassi IBOR ad un anno, rilevati nei mesi di febbraio, marzo ed aprile.

Il comma 3 prevede che, a decorrere dalla data di entrata in vigore del decreto-legge (24 aprile 2008), gli atti e pagamenti posti in essere da Alitalia S.p.a. sono equiparati a quelli indicati dall'articolo 67, terzo comma, lettera *d*), del regio decreto n. 267 del 1942 (recante Disciplina del fallimento, del concordato preventivo, dell'amministrazione controllata e della liquidazione coatta amministrativa).

Si ricorda come tale norma preveda che, in relazione a imprenditori dei quali sia stato dichiarato il fallimento, non siano soggetti all'azione revocatoria gli atti, i pagamenti e le garanzie concesse su beni del debitore, purché posti in essere in esecuzione di un piano che appaia idoneo a consentire il risanamento della esposizione debitoria dell'impresa e ad assicurare il riequilibrio della sua situazione finanziaria, la cui ragionevolezza sia attestata da un professionista iscritto nel registro dei revisori contabili e che abbia i requisiti previsti dall'articolo 28, lettere *a*) e *b*), del medesimo regio decreto n. 267 del 1942 per lo svolgimento delle funzioni di curatore fallimentare.

In generale, rammenta come già in passato siano stati adottati interventi analoghi in favore di Alitalia S.p.a..

Nello specifico, in occasione del piano di ristrutturazione finalizzato al ripristino dell'equilibrio economico-finanziario di Alitalia per il periodo nel periodo 1997-2000 era stato deliberato un aiuto pub-

blico di 2.750 miliardi di lire per la ristrutturazione dell'Alitalia, il quale era stato considerato dalla Commissione europea compatibile con la normativa comunitaria (decisione n. 1997/789/CE del 15 luglio 1997).

Successivamente l'articolo 9, comma 3, del decreto-legge n. 63 del 2002 ha autorizzato il Ministero dell'economia e finanze a sottoscrivere, nel 2002, un aumento del capitale sociale della società Alitalia S.p.A., nella misura massima di 893,29 milioni di euro, in aggiunta a quanto era già previsto dall'articolo 1 comma 4 della legge n. 194 del 1998.

La situazione di difficoltà finanziaria della compagnia di bandiera – anche a seguito degli effetti sul mercato degli eventi dell'11 settembre 2001 – ha reso necessario un ulteriore intervento del Governo, concretizzatosi con il decreto – legge n. 159 del 2004, il quale autorizzava il Ministro dell'economia e delle finanze a concedere la garanzia dello Stato su finanziamenti assunti da Alitalia per un importo complessivamente non superiore in linea capitale a 400 milioni di euro.

Anche in questo caso, la Commissione europea – in data 20 luglio 2004 – ha ritenuto compatibile con la normativa comunitaria la concessione della garanzia. In tale occasione, la Commissione ha preso atto dell'impegno assunto dalle autorità italiane a ridurre, al massimo entro dodici mesi dalla concessione della garanzia, la partecipazione dello Stato al capitale di Alitalia ad una quota di minoranza. La Commissione ha inoltre preso atto dell'impegno delle autorità italiane ad adottare un piano di ristrutturazione della società che non comportasse alcun aiuto di Stato.

Passando a considerazioni di respiro più ampio, sottolinea come il percorso aziendale dell'Alitalia sia stato tortuoso, fin dall'inizio, al momento della fusione con la LAI (Linee aeree italiane) nella seconda metà degli anni cinquanta, poco dopo l'incidente del DC6 di quest'ultima compagnia, schiantatosi nella baia di Tokyo.

La direzione e il *management* che ha gestito il comparto dell'aviazione civile

italiana poco aveva a che fare con il concetto di attività industriale in un settore di grande esperienza militare, il cui elemento teleologico è pur sempre il profitto, nel rispetto della legalità, delle regole mercantili, concorrenza compresa.

Negli anni in cui si realizzava l'assetto organizzativo delle grandi compagnie aeree mondiali, azzerate e poi ristrutturare, quali BEA, SABENA, SAS, PAA, TWA, nell'Alitalia si cristallizzava una gestione gerarchicamente militarista, politicamente clientelare e soprattutto elitaria, iniziata con l'ingegner Velani e continuata fino agli anni 90, con l'uscita di scena del dottor Nordio.

Furono gli anni dei paradossi, nei quali costituiva un'aspirazione di costume sociale indossare la divisa Alitalia, e nella gestione si tendeva a ghettilizzare uno dei due prodotti dell'attività economica, passeggeri e merci, al punto da considerare il servizio merci come luogo di punizione per il personale di terra incappato in valutazioni non positive.

Tale cristallizzazione apparve subito grave agli amministratori degli anni novanta, Verri, Bisignani, Schisano, Rivero, ma a nulla valsero i tentativi di riforma posti in essere da Cempella, prima, e da Mengozzi, poi, in un contesto in cui l'Alitalia precipitava in una grave crisi, anche a seguito di eventi internazionali a cui era del tutto impreparata.

Evidenza quindi le lontane radici di un'impostazione non industriale del comparto aeronautico italiano, gestito dallo Stato attraverso l'IRI, Istituto di creazione non repubblicana, che racchiudeva in sé tutta la parte conservatrice di una gestione statalista, lontana dalla dinamicità dell'economia che si andava invece affermando nel periodo in cui nei quali gli Stati nostri *partners* europei, pur all'interno delle grandi costruzioni sovranazionali, erano sempre attenti a tutelare gli interessi dei propri comparti industriali.

L'attuale scenario mondiale prevede nei prossimi venti anni una crescita annua del 5 per cento circa nel settore passeggeri e del 6 per cento nel settore cargo, sulla base di una crescita economica annua del

3 per cento, non certo correlata ad una equivalente crescita del fatturato, condizionato dal *trend* di abbassamento di livelli medi delle tariffe, ormai consolidato da diversi anni, e con una stima di domanda di aerei commerciali che vede il raddoppio della flotta delle maggiori compagnie aeree. Tali stime si connettono ad un incremento delle frequenze e delle destinazioni servite direttamente *non stop*, alla diminuzione degli hub con connessioni multiple, ed al consolidamento di pochi hub molto efficienti.

Secondo studi della IATA, di BOEING e di AIRBUS, si prevede inoltre una crescita delle compagnie aeree *low cost*, che conquisteranno fino al 40 per cento del mercato; le compagnie *full service* manterranno comunque la loro prevalenza, a condizione di puntare sulla potenzialità dell'attività regionale a valore aggiunto, più focalizzata sui mercati *business*, sulla ottimizzazione della capacità unitaria, sulla flessibilità operativa e sulla riduzione dei costi di produzione.

In questo contesto l'Alitalia soffre di una serie di problemi che rischiano di rendere complicato l'aggancio positivo alle dinamiche del *business*.

Il principale problema, sotto gli occhi di tutti, è costituito dalla non chiara e incerta definizione del modello di *business*, con orientamenti contraddittori e gravidi di conseguenze negative. Pur senza addentrarsi, in questa sede, nel merito delle scelte riferite all'assetto proprietario della Compagnia e al conseguente piano industriale, è chiaro che gli elementi su cui il Governo e il Parlamento dovranno essere coinvolti riguardano diversi profili.

In primo luogo occorre affrontare il tema della dimensione aziendale, che, entro certi limiti, non è correlata all'efficienza produttiva ed alla produttività, nonché gli aspetti afferenti alla catena produttiva, che riguarda la scelta della terziarizzazione, effettuata a scapito delle *partnership* industriali con quote di partecipazioni significative, che potrebbero coniugare maggiore efficienza, aperture al mercato di terzi e partecipazioni agli utili.

In una diversa ottica, vanno considerate le condizioni del mercato domestico, di quello internazionale e di quello intercontinentale, nonché le tematiche concernenti gli aeroporti e le infrastrutture, rispetto alle quali si evidenzia l'assurdo per cui l'Alitalia non riesce ad ottenere, unico vettore in Europa, aree riservate alle sue attività.

Occorre altresì approfondire gli aspetti concernenti il *network* aziendale, riflettendo in quest'ambito sul nodo problematico costituito dalla situazione dell'aeroporto di Malpensa.

Rileva infatti come il modello *dual-hub* di fatto adottato, e parzialmente realizzato, da Alitalia, oltre a risultare costoso in termini di produttività e di risorse, appaia comunque non adeguatamente gestito (vedi progetto Leonardo).

Si deve infatti considerare che gli *hub* vivono di traffico *connecting*, ma soprattutto di traffico *local*, più ricco e remunerativo, e che sarebbe dunque assurdo pensare che un *hub* possa vivere e prosperare solo di traffico *connecting*, in quanto quest'ultimo assicura proventi più bassi, in ragione del fatto che le tariffe sono basate sull'origine e sulla destinazione effettiva del passeggero, mentre i ricavi sono basati sulle tratte volate e sono quindi « prorattizzati » (la tariffa VCE-NWC va divisa fra VCE-MXP e MXP-NYC).

A Milano, invece, caso unico nel panorama del trasporto aereo mondiale, il traffico *local* più ricco usa Linate, mentre quello più povero *connecting* usa Malpensa.

Un ulteriore tema da valutare riguarda la composizione della flotta Alitalia, la quale risulta « corta » per il lungo raggio (10 B777, 13 B767 con cinque configurazioni diverse), con invece un eccesso di capacità per il medio raggio (23 A321, 11 A320, 12 A319, 76 MD82) ed un'eccessiva presenza di aerei di vecchia tecnologia (MD82), oltre ad apparire sottodimensionata, come consistenza e capacità, sul settore *regional* (6 EMBRAER 170, 14 EMBRAER 145, 10 ATR 72).

Un ultimo punto su cui riflettere riguarda le politiche governative, che non possono prescindere da un comparto così delicato per un Paese la cui maggiore industria è il turismo, in un territorio privo di materie prime, e che è dunque costretto ad importarle per poi trasformarle ed esportarle.

Appare evidente come qualsiasi soluzione alla questione Alitalia difficilmente possa prescindere da una sostanziale privatizzazione, e dall'individuazione di un'alleanza strategica in cui collocare la compagnia, senza la quale riposizionamenti di *business* o industriali rischiano di non avere respiro.

Ritiene quindi che il decreto-legge in esame sia necessario per individuare *partners* finanziari che, con un piano industriale fattibile, possono consentire un assetto logistico nazionale nel comparto aeronautico civile e rilanciare l'Alitalia, a tutela del turismo nazionale, nonché dei lavoratori e delle aziende impegnate in una difficile competizione all'interno di una globalizzazione convulsa e scomposta.

In tale contesto evidenzia come la Commissione Europea si sia riservata di valutare se il prestito previsto dal decreto integri la fattispecie di aiuto di Stato, sottolineando come, qualora fosse attivata in materia una procedura di infrazione comunitaria, le compagnie aeree concorrenti sarebbero pronte a cannibalizzare gli *slot* lasciati liberi da Alitalia in seguito ad un suo eventuale fallimento.

Non ritiene in alcun modo accettabile che gli italiani, ed il Parlamento che li rappresenta, accettino tale evento traumatico e, nella prospettiva di giungere ad soluzione positiva dell'intera vicenda, propone fin d'ora alla Commissione di esprimere parere favorevole sul provvedimento, al fine di favorire la rapida conversione in legge del decreto-legge.

Sergio D'ANTONI, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia alla seduta di domani il seguito dell'esame.

La seduta termina alle 13.20.