

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX) —
ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2013

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Allasia Stefano (LNA)	11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Biasotti Sandro (PdL)	9
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle politiche per il trasporto aereo, con specifico riferimento alle vicende della società Alitalia e alle prospettive di rilancio della stessa (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Boccadutri Sergio (SEL)	10
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 8, 13, 17, 18	Bonaccorsi Lorenza (PD)	8
Abrignani Ignazio (PdL)	8	Catalano Ivan (M5S)	8
		Cimmino Luciano (SCpI)	10, 17
		Fantinati Mattia (M5S)	12
		Garofalo Vincenzo (PdL)	12
		Lupi Maurizio, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 14
		Quaranta Stefano (SEL)	13
		Senaldi Angelo (PD)	12

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: PdL; Scelta Civica per l'Italia: SCpI; Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie: LNA; Fratelli d'Italia: FdI; Misto: Misto; Misto-MAIE-Movimento Associativo italiani all'estero-Alleanza per l'Italia: Misto-MAIE-ApI; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 13,55.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle politiche per il trasporto aereo, con specifico riferimento alle vicende della società Alitalia e alle prospettive di rilancio della stessa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, sulle politiche per il trasporto aereo, con specifico riferimento alle drammatiche vicende della società Alitalia e alle prospettive di rilancio della stessa.

Voglio ringraziare il Ministro per avere accettato l'invito delle Commissioni. Per economia procedurale, propongo di prevedere un intervento per gruppo, per poi valutare, in base all'andamento dei lavori, come proseguire, riservandoci, qualora ce ne fosse la necessità, di valutare anche la possibilità di aggiornarci.

Do la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Maurizio Lupi, per lo svolgimento della relazione.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio il presidente Meta, il vicepresidente Abrignani e tutti i componenti delle Commissioni Trasporti e Attività produttive della Camera.

Credo sia utile per il Governo ascoltare gli interventi dei gruppi. Complessivamente, credo che la situazione oggetto di questo incontro sia nota alla Commissione; tuttavia ritengo opportuno fare un brevissimo riassunto di ciò che è avvenuto e illustrare la situazione attuale. Potrei esporre una relazione molto dettagliata, ma forse sottrarrei tempo prezioso agli interventi dei commissari, ovvero potrei svolgerne una più sintetica e ascoltare gli interventi dei gruppi, per poi rispondere puntualmente alle domande poste da ciascuno di essi. Forse il mio intervento potrebbe essere impostato in quest'ultimo modo, ma mi rimetto alla decisione della presidenza.

PRESIDENTE. Signor Ministro, non è una questione di metodo. Penso che le questioni da riassumere, soprattutto da parte del Governo, siano diverse. Potremmo procedere con una relazione non amplissima, ma con degli spunti, su cui intervenire per poi strutturare in modo più solido il nostro dibattito.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Siccome il tema dell'audizione riguarda le politiche dei trasporti, con particolare riferimento al trasporto aereo, mi limiterò a illustrare a che punto è arrivata l'interlocuzione del Governo con le regioni riguardo al piano

nazionale degli aeroporti, che costituisce un elemento fondamentale per il settore, come evidenziato dalla stessa vicenda Alitalia.

Il precedente Governo ha elaborato un documento di indirizzo, a firma del Ministro Passera, sul piano nazionale degli aeroporti, che era stato sottoposto all'esame della Conferenza Stato-Regioni, senza avere ricevuto tuttavia alcun parere formale.

Abbiamo ripreso il dialogo con la Conferenza Stato-Regioni e ricevuto diverse osservazioni. L'impostazione che questo Governo ha adottato è quella non di un atto di indirizzo, ma di un vero e proprio piano di sviluppo degli aeroporti e del trasporto aereo in Italia, con criteri ben chiari e precisi, che si stanno condividendo con le regioni. Nel momento in cui - descriverò a breve i criteri - si perverrà ad un documento condiviso, inizierà poi l'iter formale per l'approvazione del piano nazionale degli aeroporti, che il Governo ritiene assolutamente indispensabile e urgente.

Il precedente atto di indirizzo aveva posto un criterio ispirato alla razionalizzazione della presenza degli aeroporti nel nostro Paese e alla suddivisione degli scali sulla base della loro vocazione internazionale, nazionale, regionale partendo anche dalla previsione europea del cosiddetto *core network*, secondo la quale occorre, in via prioritaria, individuare gli aeroporti a vocazione internazionale.

Quello della vocazione, ovviamente, è un elemento fondamentale. Dal nostro punto di vista, nel dialogo con le regioni si è aggiunta - posta con coraggio - la necessità di una razionalizzazione della presenza dei nostri aeroporti e la richiesta, da parte del Governo, di incentivare e presentare piani di razionalizzazione e di gestione del sistema aeroportuale anche a livello regionale.

L'esistenza di più aeroporti su alcuni territori regionali, addirittura a distanza di qualche decina di chilometri l'uno dall'altro, con il rischio di farsi concorrenza l'uno con l'altro, non incentiva lo sviluppo, mentre bisognerebbe iniziare a capire che

l'Italia deve essere in grado, nel dialogo con gli enti locali e le regioni, di fare sistema, di promuovere aggregazioni di gestione.

La Toscana sta andando in questa direzione; altre regioni, come la Puglia, lo hanno già fatto, altre stanno lavorando in questa direzione. All'interno di questa aggregazione di gestioni, si possono individuare complementarietà nelle funzioni degli aeroporti presenti e anche efficienze di gestione e ottimizzazione delle risorse pubbliche, la cui esigua entità conosciamo tutti.

Ulteriore elemento di confronto e di indirizzo è, certamente, quello della razionalizzazione, quindi anche della necessità di riconoscere il numero di aeroporti con vocazione nazionale o internazionale e il numero ben preciso di quelli con vocazione regionale o territoriale e locale.

Anche su suggerimento delle regioni, abbiamo introdotto un ulteriore criterio, che è quello dell'interesse nazionale, per cui tra gli aeroporti a vocazione nazionale alcuni possono garantire i collegamenti laddove c'è una carenza di dotazione infrastrutturale sul territorio. La continuità territoriale, quindi, non è più solo legata all'insularità, ma diventa un principio di interesse nazionale laddove, come dicevo, alcune regioni in situazione di forte carenza di infrastrutturazione manifestano una esigenza di collegamenti. Di conseguenza quell'aeroporto può assumere un interesse diverso da quello basato solo su parametri oggettivi di tipo quantitativo.

Bisogna, ora, introdurre parametri oggettivi, come la razionalizzazione di sistema, le vocazioni diverse e anche le indicazioni delle priorità su cui investire quelle poche risorse pubbliche da destinare al collegamento del territorio tramite questi aeroporti. Pensate, ad esempio, alla concorrenza treno-aereo sulle tratte dell'alta velocità.

Credo che il Governo si sia impegnato a sviluppare questi temi. Una prima ipotesi di piano era stata prevista per la metà di ottobre, ma le ultime vicende politiche hanno determinato un'interruzione del lavoro. Credo che, in ogni caso, entro la fine

di novembre la bozza di piano degli aeroporti sarà presentata alle regioni. A quel punto, sarà utile anche un confronto con le Commissioni, proprio sulle linee di indirizzo, in modo da non arrivare alla decisione finale su un piano che nessuno conosce, ma di confrontarci nel corso del processo, assumendoci poi ognuno la responsabilità delle proprie decisioni. In questo contesto, è venuta a inserirsi, e questo è l'altro tema su cui mi viene chiesto un aggiornamento da parte delle Commissioni, la questione della compagnia di bandiera nazionale.

Lo inserisco in questo contesto perché è evidente che anche la crisi di Alitalia non può prescindere dall'evoluzione complessiva del mercato aereo degli ultimi sei anni, con cambiamenti radicali degli scenari. Se l'Italia non coglie questa sfida, è evidente che ci faremo trovare ancora più impreparati, indipendentemente dalle sorti di Alitalia, rispetto a come il mercato del trasporto aereo locale e internazionale si è modificato radicalmente dal 2009, anno in cui è nata la nuova società, che aveva previsto un piano quinquennale di sviluppo, di bilanci di cui poi ovviamente parleremo.

Pensate solo a come si è modificata la concorrenza internazionale. In questi cinque anni sono comparsi concorrenti internazionali del tutto nuovi. In questi giorni, ho letto sui giornali che Air China aveva dimostrato, anche se poi ha smentito, un interesse alla partecipazione nella *partnership* di Alitalia. Provate ad andare indietro, al 2009, e a immaginare che questo potesse essere possibile.

Pensate al protagonismo di nuove compagnie aeree, di nuove concorrenze che si sono strutturate in questo mercato, dalle compagnie arabe ai vettori *low cost*. Quest'ultimo è uno dei temi che dovremo affrontare. Le compagnie *low cost*, infatti, hanno portato vantaggi a livello tariffario per i cittadini, e questo è uno degli obiettivi che come Parlamento e come Governo dobbiamo sempre perseguire, ma hanno modificato radicalmente l'offerta. Dobbiamo quindi valutare anche le distorsioni che possono aver portato le compagnie

low cost oltre che i loro benefici. Pensiamo, infatti, al tema dei contributi che queste compagnie ricevono, ad esempio, come operazioni di *marketing* territoriale da parte di diversi enti territoriali, degli aeroporti e via discorrendo. Credo che le Commissioni Trasporti e Attività produttive siano informate nel dettaglio di tutto quello che è avvenuto, per cui mi fermo qui.

Pensiamo, infine, a come si è modificata anche l'offerta nella differenziazione dei grandi mercati tradizionalmente considerati ricchi. Pensate al Nord America e a tutto il mercato americano rispetto a quelli che tradizionalmente erano, invece, considerati i mercati « più poveri », il sud-est asiatico, l'Africa e tutto il nuovo mondo.

Ho fatto questo piccolo quadro internazionale, del quale fa parte anche la nostra compagnia aerea e nell'ambito del quale abbiamo dovuto affrontare la sua crisi, perché se l'Italia — mi ricollego al primo punto — non inizia a ragionare in termini di sfida, di sistema rispetto a quello che sta accadendo, decidendo quale ruolo assumere, non riguardo al vettore ma alla politica di trasporto nazionale e internazionale, qualsiasi intervento che verrà adottato sarà visto semplicemente sul breve periodo o sull'immediata azione, volto quindi ad intervenire su una singola situazione specifica.

La nuova società Alitalia, che, come voglio sottolineare ancora una volta, è privata, costituita da soci privati, che dal 2009 e con 1,1 miliardi di euro di capitale l'hanno costituita, solo nell'ultima settimana e negli ultimi giorni di settembre ha informato il Governo della difficile situazione finanziaria in cui versa.

La situazione finanziaria nel primo semestre del 2013 presentava una perdita di 215 milioni di euro e un risultato negativo di 172 milioni di euro. Nel corso dei mesi di luglio, agosto e settembre ci è stato comunicato che la situazione finanziaria stava andando mano a mano peggiorando. A questo punto, il 1° ottobre, il Presidente del Consiglio ha ritenuto op-

portuno convocare presso Palazzo Chigi un incontro con i Ministri competenti e i rappresentanti della società.

Abbiamo giudicato opportuna questa convocazione e un intervento del Governo, limitato alle questioni che rientrano strettamente nella competenza e nelle funzioni di un Governo. Il mio compito oggi è di informarvi in maniera molto chiara e spero ci sia condivisione sulle ragioni. Anzitutto, proprio perché stiamo parlando di mobilità, di collegamenti nazionali e internazionali, è dovere di un Governo nazionale, qualunque esso sia, garantire la mobilità, l'efficienza dei servizi e dei trasporti su scala nazionale e internazionale.

Non a caso, sapete che l'Enac, deve vigilare, non solo su una compagnia aerea, ma su tutti i vettori che operano sul nostro territorio, se è garantita l'efficienza del collegamento e l'efficacia dei servizi, o se questi possono essere garantiti in base ad alcuni parametri, uno dei quali è la capacità e la solidità finanziaria della compagnia tale da onorare i propri impegni nei confronti dei cittadini e degli aeroporti.

Nel corso della riunione del 1° ottobre, il Presidente del Consiglio ha dichiarato che era utile e doveroso che il Governo intervenisse per favorire il dialogo fra le parti in causa, ma comunque nella consapevolezza chiara del fatto che si tratta di una società terza e privata. Tuttavia occorre tener ben presente che tale compagnia è legata all'*asset* strategico che il settore del trasporto aereo rappresenta per il nostro Paese nei nuovi scenari che vi ho configurato, e quindi ai piani industriali, di sviluppo, alla capacità di prospettiva, alle alleanze internazionali, al destino del piano aeroporti che stiamo redigendo, che sono influenzati dalla presenza o meno di un vettore importante e nazionale come Alitalia.

Apro e chiudo una parentesi: provate a immaginare il rapporto che Alitalia ha con l'80 per cento degli scali nazionali oggi presenti, con alcuni in maniera principale, come l'aeroporto di Roma — che è diventato il suo *hub* diretto, non nel senso di una partecipazione societaria, ma proprio

in termini di economia, di investimenti, di entrate e di uscite, di situazioni di collegamento alla rete degli aeroporti.

In quella riunione abbiamo chiesto, inoltre, come Governo, di rappresentarci la situazione oggettiva e varie ipotesi su cui lavorare, in modo da poter fare la nostra parte con specifico riferimento, come sempre accade in situazioni di crisi aziendale, al piano occupazionale diretto o indiretto. In questo caso, infatti, dobbiamo considerare l'occupazione diretta, ma anche complessivamente quella indiretta che questo mercato e questo settore coinvolgono.

In quell'occasione, la società Alitalia ci ha illustrato alcune prospettive d'azione: in primo luogo la continuità aziendale, che stavano ricercando attraverso un forte aumento di capitale, già avvenuto nel corso dell'anno in un'altra occasione, per 300 milioni di euro; in secondo luogo un dialogo molto stretto con le banche, alcune delle quali, come Banca Intesa, sono già socie della società, altre, come UniCredit, che finanziano e finanziavano l'attività della società Alitalia, e con altre ancora per finanziamenti ulteriori per circa 200 milioni di euro. Sostanzialmente un impegno da parte delle banche a finanziare il nuovo progetto industriale, ovviamente in discontinuità con i precedenti progetti e piani industriali. Infine l'assoluta necessità, in uno scenario cambiato, di individuare un forte *partner* internazionale.

Il primo interlocutore che Alitalia ci ha presentato, com'è ovvio che sia, è Air France, che dal 2009 detiene il 25 per cento del capitale della società. Anche questa è un'informazione che credo conosciate tutti, ma mi sembra opportuno ricordare che, all'interno dei patti parasociali della società Alitalia, le decisioni più importanti fra cui quelle legate alla scelta di nuovi *partner* internazionali, devono essere assunte, con l'80 per cento dei voti nell'azionariato. È evidente, quindi, che col 25 per cento del capitale Air France avesse diritto di interlocuzione principale.

La seconda prospettiva poteva essere quella del concordato in continuità.

La terza prospettiva era quella del ricorso eventualmente alla legge Marzano.

Alitalia ci ha fatto presente che voleva percorrere come strada principale quella della continuità aziendale, che appunto poteva essere garantita da 300 milioni di aumento di capitale, dall'intervento dei soci e, a fronte di un aumento di capitale non sottoscritto, dall'eventuale intervento di soci nuovi, con la ricerca di nuovi *partner*.

La ricerca era, dunque, nella direzione di trovare soggetti che, attraverso sinergie e progetti industriali, interessi strategici sull'asse di intervento, potessero essere interessati alla continuità di quest'azienda e allo sviluppo, con un nuovo piano industriale in discontinuità con il precedente.

Il Governo ha sempre detto con molta chiarezza che non era assolutamente disponibile a un intervento pubblico che ripianasse i debiti creati. Questo era ed è assolutamente non accettabile. Ognuno deve assumersi la responsabilità dei debiti creati. L'intento era ed è quello di incentivare la soluzione della continuità aziendale. Se, infatti, i soci avevano creduto fino a quel momento in quell'azienda, i primi a dover credere ancora nella sua attività dovevano essere proprio loro. Avremmo verificato il piano industriale, la discontinuità con il passato, le nuove attività, offerto tutto il supporto per la ricerca del *partner* internazionale, dal momento che quello sulle attività e sulle *partnership* internazionali è un compito che spettava e spetta, anche come sinergia, al Governo.

Per quanto riguarda il ricorso alla legge Marzano sapete che essa richiede, per espressa previsione di legge, anche una garanzia, un intervento da parte dello Stato. Qualora si fosse andati in quella direzione, si sarebbe trattato di 500 milioni di euro messi a garanzia. In quel caso il contributo dello Stato ma solo perché previsto per legge, è consentito ma previa autorizzazione della Commissione europea.

Questo è stato il lavoro che si è portato avanti nei primi 10 giorni di ottobre, in un dialogo tra soci, azienda e Governo. Il 10

ottobre, poi, si sono ipotizzati i *partner* da poter valutare. Ricordo che l'aumento di capitale è stato votato dall'assemblea, ma non è ancora stato sottoscritto, in questo momento, se non da tre soci - Unicredit, Atlantia e la società di Colaninno - e che la scadenza per la sottoscrizione dell'aumento di capitale è fissata al 15 novembre; gli altri soci stanno verificando la sottoscrizione.

Tra i *partner* industriali individuati che si sono presentati, erano stati selezionati, rispetto a sinergie industriali, Ferrovie dello Stato o Poste. Questo era il contesto.

Il 10 ottobre, all'ultima riunione presso la Presidenza del Consiglio, si è appreso che si era raggiunto un accordo per la sottoscrizione dell'aumento di capitale, che sarebbe stato garantito per 125 milioni di euro dai soci, per altri 100 milioni di euro, fino a 225 milioni, dagli stessi soci; Air France dovrebbe mettere 75 milioni di euro, avendo il 25 per cento. Le banche avrebbero garantito l'importo. Per i rimanenti 75 milioni di euro, qualora i soci non sottoscrivessero integralmente l'aumento di capitale, si era disponibili all'ingresso di nuovi *partner* industriali. UniCredit e Poste italiane hanno offerto la loro disponibilità e il loro interesse a verificare questa possibilità.

Come sapete, è del 10 ottobre un comunicato del Governo, che credo tutti conosciate. In questi giorni, stiamo seguendo con molta attenzione l'evoluzione della sottoscrizione dell'aumento di capitale. Ovviamente, dal punto di vista del Governo, la continuità aziendale, la difesa dell'occupazione, l'*asset* strategico internazionale e la possibilità di alleanze forti in uno scenario di mercato nuovo, sono certamente punti fondamentali.

Dal quadro che ho appena delineato appare chiaro che non si tratta di alcun aiuto di Stato, né di copertura da parte dello Stato di debiti creati da una società privata, ma di un'azione che ci è sembrata doverosa da parte di un Governo. Avrei tantissime altre cose da dire, ma credo che le domande possano risultare più utili per approfondire.

IGNAZIO ABRIGNANI. Ringrazio il signor Ministro per la relazione. Indubbiamente, l'argomento è molto interessante e ci sono molte richieste di intervento. Pensavamo di avere a disposizione un tempo maggiore per svolgere l'audizione, ma l'Assemblea riprende le votazioni tra poco, per cui cerchiamo oggi di svolgere almeno un intervento per gruppo.

Se riusciamo a porre domande in maniera veloce, potremmo farcela, in modo da partecipare tutti. Invito, quindi, chi rivolgerà le domande al Ministro a provare a svolgere il proprio intervento in un minuto, così da poter permettere un secondo giro di interventi.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Lupi. Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni. Invito i deputati a fare le loro considerazioni e le domande al Ministro tenendo presente che mancano solo 35 minuti all'inizio delle votazioni in Assemblea e che sarebbe opportuno procedere, nella giornata odierna, a fare un primo giro di interventi per poi ascoltare la replica del Ministro in questa o in una prossima seduta.

LORENZA BONACCORSI. Buongiorno. Cercherò di essere brevissima per non togliere spazio agli altri. Ringrazio il Ministro e parto dalla prima considerazione che faceva rispetto al piano nazionale degli aeroporti e al documento di indirizzo, che ovviamente mi pare essere un punto di partenza da tenere a mente, per poi passare alla questione Alitalia.

Se dobbiamo inquadrare quest'ultima, infatti, all'interno di un sistema Paese, dobbiamo partire da una razionalizzazione e, soprattutto, da un indirizzo che il nostro Paese vuole dare, soprattutto all'interno di un mercato che ci vede, come sapete, al quinto posto dal punto di vista del trasporto aereo passeggeri rispetto nell'Unione europea. È chiaro che dobbiamo lavorare per potenziare il nostro mercato passeggeri.

Vorrei chiedere maggiore chiarezza sulla questione degli aiuti di Stato. La IAG,

International Airlines Group, ossia British Airways e Iberia, hanno posto la questione in Europa in una maniera che mi pare molto definita: vorrei capire se con Bruxelles, da quel punto di vista, la situazione si sia chiarita.

Un'altra questione che ovviamente mi sta a cuore come rappresentante di questa regione, di questa città, è la questione occupazionale. Tralascio qualunque considerazione rispetto al senso che l'aeroporto della capitale può avere in un sistema Paese, ma Fiumicino rappresenta per il territorio locale anche uno dei punti fondamentali in tema di occupazione.

Si calcolano 25.000 posti di solo indotto per quanto si sviluppa intorno all'aeroporto. Il Ministro sa benissimo che all'interno dell'aeroporto, tra l'altro, ci sono realtà importantissime di eccellenza che vanno salvaguardate. Mi riferisco a quella della lavorazione dei carrelli e a quella della verniciatura degli aerei, che però già abbiamo perso come Italia, come Roma. Va considerata, inoltre, quella dei motori AMS, in cui ancora rappresentiamo una realtà di *know how* di eccellenza. Dobbiamo riuscire a mantenere e a difendere tutto questo indotto che ruota intorno all'aeroporto.

Faccio presente che i motori AMS sono turbine elettriche importanti anche in altri settori, non soltanto per gli aerei, per cui dovremmo evitare di comprarli all'estero smettendo di produrli in Italia.

Infine, se l'opzione Air France dovesse fallire, esiste una *exit strategy*, un piano B? Lo chiedo anche alla luce del fatto che Air France, come sappiamo dai suoi sindacati, in questo momento ha dei problemi. Mi pare siano previsti tagli per 2.800 posti di lavoro.

IVAN CATALANO. Fino a pochi minuti fa, come Movimento 5 Stelle, non avevamo capito per quale motivo in audizione ci fosse il Ministro Lupi. La questione Alitalia potrebbe riguardare le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti al limite per la continuità territoriale e il piano nazionale degli aeroporti, ma per la possibile entrata di Poste ri-

guarderebbe più il ministero dell'economia e delle finanze e per la questione dell'occupazione e della situazione industriale il Ministero dello sviluppo economico. Giustamente, però, grazie ai pochi minuti che ci ha dedicato sul piano nazionale, abbiamo capito per quale motivo è venuto in audizione.

In risposta a quanto ha affermato, Alitalia ormai non è più una compagnia di bandiera pubblica, quindi la garanzia della mobilità aerea anche domestica può essere tranquillamente sopperita dalle compagnie presenti sul mercato. Se, anzi Alitalia liberasse gli *slot* che attualmente detiene per gelosia e per paura della concorrenza e che non sfrutta, forse il mercato domestico del trasporto aereo avrebbe più attori e più tratte gestite.

Sul fatto che Poste potrebbe essere considerato un nuovo azionista ed entrare, quindi, nel capitale di Alitalia, l'Unione europea ha già detto che ciò rappresenterebbe un aiuto di Stato. Onde evitare, quindi, di tornare sempre sugli stessi problemi che affliggono gli aeroporti, come ne abbiamo avuti già a Milano con l'aiuto di Stato dato alla Sea Handling, occorre fare attentamente valutazioni di questo tipo.

Inoltre, leggiamo dal comunicato emanato dal Governo il 10 ottobre che ci sarebbero sinergie industriali tra Poste e Alitalia per la compagnia Mistral Air, ma lo stesso Sarmi ha affermato che la società Mistral Air rappresenta un buco di bilancio e che quindi vorrebbe disfarsi di questa società. Non capiamo, allora, quale sia la sinergia.

Quanto al piano industriale, è richiesto da tutti i soci per garantire l'aumento di capitale, quindi vorremmo vederlo prima ancora che il Governo decida di intervenire economicamente: prima il piano industriale e poi l'eventuale decisione di intervenire.

Quanto alla compagnia in generale, data la sua storia, quest'azienda ha sempre rappresentato un debito, un buco di bilancio, sia quand'era pubblica, e conosciamo tutti le vicende per salvarla, sia in mano privata. In realtà, che sia in debito in mano privata è ancora più grave. È

partita, infatti, da una condizione di punto zero, è stata salvata dallo Stato, le sono stati tolti tutti i debiti e ancora, nonostante tutto, ha un debito che va oltre un miliardo e trecento milioni di euro. Non capiamo, quindi, come venga gestita questa azienda. A questo punto, credo che sia il *management* dell'azienda a non andare bene, dato che non riesce a gestire un'azienda salvata già una volta dal fallimento e ancora perennemente in debito. Non riesco a capire neanche come le banche possono garantire questa continuità aziendale.

Quanto al piano nazionale degli aeroporti, Ministro, l'Italia ha bisogno di un piano organico dei trasporti che armonizzi tutti i sistemi del trasporto. Siamo stufi di un piano degli aeroporti, uno degli interporti, uno del trasporto ferroviario, uno autostradale e così via. Sarebbe auspicabile un piano unico del trasporto che armonizzi tutto e indichi cosa e come vogliamo trasportare.

SANDRO BIASOTTI. Porrei alcune domande e formulerei una riflessione storica.

Le Poste hanno posto delle condizioni? L'intervento delle Poste è efficace, realizzabile o esistono delle condizioni?

Colaninno, che rappresenta un po' il socio di riferimento dei privati, sottoscrive interamente? Le chiedo questo perché ho letto che sottoscrive solo una parte dell'aumento di capitale. Questo sarebbe preoccupante. Come socio di riferimento, se non sottoscrivesse l'aumento di capitale, sarebbe una preoccupazione.

Sul piano industriale si è già detto, ma vorremmo capire qualcosa di più, se si dà più importanza alla clientela, ad esempio, come mi sembra che sarebbe opportuno, a lungo e medio raggio.

Inoltre, Air France parla di 4.000 esuberanti. Leggo, invece, di 1.000 esuberanti e, soprattutto, che non vengono toccati quelli delle linee, quelli che volano. Anche su questo aspetto, vorremmo notizie più precise.

I rapporti con Air France sono burrascosi o normali?

Il pubblico, lo Stato ha già dato ampiamente nel salvare la situazione quand'era fallimentare. A questo punto, allora, la mia ultima considerazione è quella storica. Ho sentito in questo periodo troppa gente dare sempre la colpa a Berlusconi. Berlusconi è la colpa di tutti i mali di questa terra, ivi compreso quello dell'Alitalia.

Tengo a sottolineare che è una bugia storica. Invito tutti, come ho fatto io stamattina, a estrapolare alcune parole da *Internet*: sulla vicenda che ha coinvolto Alitalia e Air France nel 2008 ho qui due articoli, uno di *Il Sole 24 Ore* uno di *la Repubblica*, da cui dove si evince in modo esemplare che la colpa fu dei sindacati. Air France presentò un progetto di acquisizione per 1,7 milioni sottoposto all'accettazione di sindacati, che dissero di no. Ricordo che alla CGIL a quel tempo c'era Epifani, era Ministro dello sviluppo economico Bersani e Prodi era Presidente del Consiglio. Su *la Repubblica* si legge che Prodi dichiarò che si trattò di un grande errore dei sindacati. Segue tutta la vicenda di Spinetta, che si lamentava perché senza sindacato non avrebbe mai potuto concepire un piano di salvataggio.

Berlusconi non c'entra nulla. È intervenuto successivamente, a cose già compromesse. Credo che abbiamo fatto un'ottima cosa nel salvare 20.000 posti di lavoro. Ora l'operazione è ancora molto confusa, ma dal punto di vista politico, per precisione, vi prego di consultare questi siti.

LUCIANO CIMMINO. Signor Ministro, innanzitutto, desidero scusarmi per il ritardo, ma con il collega Nesi ci siamo un po' persi nei meandri di Montecitorio. Sono un imprenditore e, tuttavia, non mi ritengo un tuttologo, ma sono titolare della carta « mille miglia » n. 5.246 dell'Alitalia, per cui credo di avere una certa esperienza sul vissuto di volo.

Mi chiedo, allora, in questi passaggi che si susseguono negli anni, come mai un gruppo di imprenditori, che credo siano tutti capaci, qualcuno di più e qualcuno di meno, non abbia dato le giuste direttive

per elaborare un piano industriale. Sinceramente, non ho visto piani industriali, perlomeno tangibili, messi in atto e mi chiedo anche perché non si arrivi mai alla ricerca delle responsabilità.

Le citerò un esempio concreto. Recentemente, ho letto che l'Alitalia ha deciso di mettere a terra gli aerei piccoli, definizione un po' generica. Gli aerei più piccoli della flotta Alitalia sono di fabbricazione brasiliana. Si tratta di una famiglia di velivoli dell'Embraer, che ha capacità di 75 e 100 posti. C'era anche una tipologia da 45, ma 5 anni fa quella è stata comprata e poi rivenduta subito dopo, l'anno successivo.

Questi aerei piccoli, tra l'altro anche discreti, purché usati nella maniera corretta, per i voli regionali, si comprano e tre anni dopo si decide di metterli a terra: c'è qualche responsabile, qualcuno che ha deciso questa commessa poi cancellata o ci sarebbe a valle, essendocene la disponibilità, la possibilità di usarli su rotte nazionali?

Le critiche generaliste trovano sempre la maniera facile per essere messe sotto osservazione, ma credo che certi errori dell'Alitalia siano molto visibili e manca sempre il responsabile. Abbiamo abbandonato le rotte dell'Oriente, oggi le più lucrose per tutte le compagnie. La Cathay vola su Roma, su Milano; la Emirates ha costruito un *hub* attraverso il quale attraversa mezzo mondo, raccoglie passeggeri perfino in Brasile, per poi smistarli in Oriente.

Noi non siamo oggi *hub* per l'Europa, non siamo niente. Abbiamo abbandonato la clientela d'affari che volava da Malpensa, che si dirige adesso sugli aeroporti europei. Fiumicino non è più *l'hub* che si sperava diventasse. Non ho visto una sola mossa giusta. Come si intende porre rimedio a questo? Ci sarà qualcuno capace di elaborare le più elementari strategie o si comprano e si vendono le figurine in attesa del cavaliere bianco, lucrando nel frattempo sulla vendita?

SERGIO BOCCADUTRI. Ringrazio il Ministro per quest'occasione. Vorrei sol-

tanto ricordare, anche rispetto a qualche intervento dei colleghi che mi hanno preceduto, che nel 2008 l'incidenza del costo del lavoro in Alitalia era del 20 per cento, mentre nelle altre compagnie aeree internazionali era del 26.

Vorrei anche ricordare che Air France propose 3,1 miliardi di euro per l'acquisizione di Alitalia e poi, naturalmente, si ritirò in buon ordine quando vide che c'era l'interesse all'italianità di quello che sarebbe stato il futuro Governo. Vorrei anche ricordare, a proposito di aiuti di Stato, che i 300 milioni di prestito ponte erogati ad Alitalia allora non furono mai più restituiti, mentre avrebbero dovuto esserlo il 31 dicembre 2008. Furono erogati dal Governo Prodi sotto la pressione in campagna elettorale di Berlusconi.

Vorrei chiedere se il Ministro sa che, del miliardo e 52 milioni, che è stato il prezzo per cui si è venduta Alitalia ai capitani coraggiosi, sono stati pagati soltanto 259 milioni e il resto per accollo di debiti in parte ipotecari e in parte non ipotecari. Molti di questi debiti erano incorporati, visto che è stata anche citata qui la carta « mille miglia », nelle migliaia di cui abbiamo poi visto la fine negli ultimi periodi, attraverso l'abbattimento del debito sui consumatori.

Vorrei anche sapere, rispetto al *lock-up* che scade il 28 ottobre, e quindi la possibilità che i soci possano uscire senza colpo ferire dalla società, che fine farà la ricapitalizzazione. Qui abbiamo ricevuto una risposta parziale rispetto alle intese, ma esiste anche questo elemento.

Vorrei anche sapere se il Governo è in grado di quantificare il costo della cessione non soltanto dell'effettivo prezzo pagato, ma di quello complessivo, anche rispetto a tutti gli interventi successivi in materia di tutela e ammortizzatori sociali. Si parla di cifre che si aggirano tra i 6 e gli 8 miliardi.

Su quei fatti, avevo proposto l'istituzione di una Commissione d'inchiesta. Credo, infatti, sia utile illuminarli sia per verificare, eventualmente, che non c'entra niente il richiamo all'italianità, che abbiamo vista scomparire con la nuova com-

pagine se il 25 per cento decide per tutti ed è detenuto dai francesi. Alla fine ci saremmo potuti risparmiare molti soldi.

STEFANO ALLASIA. Ringrazio il Ministro per l'attenzione e per averci portato a conoscere alcune questioni, soprattutto legate al suo dicastero, benché forse sarebbe stato più interessante approfondire, come qualcuno recentemente ha osservato prima di me, le questioni di competenza di altri ministeri.

Forse sarebbe stato anche interessante sapere che il Ministero del lavoro si interessa maggiormente del livello occupazionale, soprattutto dell'Alitalia e non di Air France, di cui, senza nulla togliere a nessuno, poco mi importa. Mi interessano maggiormente quei 1.000 esuberanti che si decantano tanto a livello giornalistico e quei 2.000 contratti a tempo determinato che scadranno.

Quanto al suo dicastero, sicuramente può essere interessante capire la vostra volontà come Governo, essendo Alitalia oggi un'azienda privata e che, quindi, deve essere trattata come tale. Se dovesse godere di un trattamento di favore, bisognerebbe aprire un capitolo nuovo in questa Repubblica.

In merito al collegamento tra territori, bisogna capire anche la volontà del Governo sugli aeroporti. Cito a caso quello di Torino, Caselle, in cui negli anni il collegamento è stato tagliato. Oggi, a differenza di qualche anno fa, i collegamenti tra Torino e una città di questo Stato, Lamezia Terme, di cui esiste una grande comunità nel Piemonte, è stato totalmente annullato.

Fortunatamente, come anche lei ha ricordato, ci sono delle distorsioni con le compagnie aeree « malamente aiutate » o agevolate dai contributi territoriali e, purtroppo, Alitalia sta sempre più lasciando il terreno a queste compagnie, ma non capiamo per quali volontà.

Può essere interessante sicuramente se ci sarà una continuità aziendale. Ci interessa maggiormente il livello occupazionale. La razionalizzazione, come abbiamo già chiarito più di una volta, non è esclu-

sivamente tagliare posti di lavoro. Dovrebbe esserci un maggior rispetto dei lavoratori e di quello che si è fatto finora per cercare di tenere in Italia un'azienda come l'Alitalia, come tante altre. Deve esserci maggiore chiarezza da parte di questo Governo su questi temi, occupazione e volontà del mantenimento delle aziende nel nostro Paese, che si chiamino Alitalia o in altro modo.

ANGELO SENALDI. Ricordo perfettamente le fiaccolate del 2008 nella mia città organizzate dal centrodestra contro l'accordo con Air France. Questo è un dato di fatto, ma credo che il Governo e il signor Ministro abbiano un approccio più pragmatico e meno propagandistico in questa fase rispetto a un problema reale, a proposito del quale vorrei sottolineare alcuni punti.

Il primo è la preoccupazione della posizione di Air France. Se Air France dovesse sfilarsi da quest'accordo, quali potrebbero essere le effettive ricadute? Inoltre, mi pare importante la sottolineatura rispetto al nuovo piano industriale di cui parlava il signor Ministro. Credo che l'aver privilegiato una scelta sul breve raggio, quindi aver privilegiato l'ambito europeo, rispetto al lungo raggio sia stata una delle cause di questa difficoltà.

Anche il rafforzamento di collegamenti ferroviari all'interno del nostro Paese, in quelle tratte che possono essere servite anche dall'alta velocità, come tipicamente la tratta Roma-Milano, hanno a mio avviso penalizzato il risultato di Alitalia. Forse, rispetto all'alta velocità, sarebbe anche interessante avere dei collegamenti da aeroporto ad aeroporto, poter proseguire con un collegamento, ipotizzo, Fiumicino-Malpensa, collegamenti diretti.

Quanto alla strategia, credo quindi che sia necessario fare questo passo, privilegiare i voli a lunga tratta, soprattutto in previsione di un evento sul quale tutta l'attività del Governo si sta concentrando, ossia Expo 2015. Non possiamo immaginare di essere un Paese attraente sia per gli investimenti del turismo sia, appunto, per la presenza dei visitatori di Expo, se

non garantiamo dei collegamenti aerei efficaci per le tratte del Nordamerica, Sudamerica o del Far East. Credo che questi siano alcuni dei punti centrali su cui si deve concentrare questo nuovo sviluppo di Alitalia.

Infine, vorrei chiedere al signor Ministro se l'intervento di Poste è effettuato in quanto socio temporaneo o se c'è una visione strategica anche nella nuova composizione della *partnership*.

MATTIA FANTINATI. Siccome ha già detto quasi tutto il mio collega Catalano, sarò telegrafico. Vorrei soltanto rivolgere poche domande.

Avevamo formulato un *question time* in Aula al Ministro Zanonato su Alitalia proprio per capire il piano economico, il *business plan* e anche la storia di quest'azienda, che a tratti è privata e a tratti pubblica.

Arrivo subito al punto, ma vorrei sapere se avete tenuto conto che British Airways sta ventilando l'ipotesi, e forse ha anche ragione, che si tratti di aiuto di Stato e sta valutando un ricorso contro l'ingresso dello Stato in Alitalia.

Infine, visto che è presente il Ministro dei trasporti, è notizia che Ryanair, forse uno dei maggiori concorrenti di Alitalia con i suoi voli *low cost*, riceveva 100 milioni di euro da un fondo di sviluppo e *marketing* costituito da vari comuni, proprio per inserire i loro aeroporti tra le destinazioni di Ryanair. Insomma, da una parte, lo Stato deve salvare Alitalia, da un altro, deve sovvenzionare Ryanair, mentre Alitalia, a seconda di quello che serve, un po' è pubblica e un po' privata.

VINCENZO GAROFALO. Ringrazio il Ministro, per il suo intervento, all'interno del quale trovo giusta la puntualizzazione sul piano degli aeroporti. Credo che il problema Alitalia, che oggi affrontiamo in questa sede con la Commissione Attività produttive, debba essere considerato come quello di una società privata. Lo Stato l'ha protetta. Di fatto, gli *slot* e tutto quanto Alitalia ha ricevuto fino a oggi sono stati una forma di protezione in parte anche concessa sotto varie forme.

Se questa società fosse stata pubblica, avremmo detto che il pubblico non sa gestire ed è incapace, mentre nella fattispecie dobbiamo prendere atto che è una società privata in una condizione assolutamente fallimentare. Ha eroso il capitale, ha bisogno di un'ulteriore ricapitalizzazione e il socio industriale prevalente è quello che ha contestato da tempo l'assenza di un piano industriale.

Resta fermo il fatto che questo Paese ha bisogno di un piano trasporti intermodale, per evitare che succeda quello che è successo con Alitalia, che ha puntato sulla strategia folle del corto raggio, mentre, come ci dicono tutti, dai professori agli stessi validissimi e autorevoli esponenti del ministero, per le tratte brevi occorre puntare sull'alta velocità ferroviaria.

Nonostante la protezione folle, con tariffe che hanno generato il cannibalismo tra le due modalità e ucciso Alitalia sulla tratta Roma-Milano, Alitalia è diventata in questo momento il bersaglio e il cadavere rispetto alle due modalità. Oggi, possono risolvere questa forma di competizione interna solo la politica e il Governo.

Credo che il Governo debba subito pensare a un piano degli aeroporti, ovviamente lodevole, e finalmente mettere a sistema tutto l'investimento pubblico, ma soprattutto prevedere un piano dei trasporti intermodale, non solo per i passeggeri, ma anche per le merci. Non capisco, infatti, perché di Alitalia parliamo solo in riferimento ai passeggeri. Non potremmo sfruttare i nostri aeroporti anche con una compagnia di bandiera per le merci? È una domanda, la cui risposta vorrei che venisse dal Ministro.

Infine, la tutela dell'italianità avviene soprattutto se concediamo una vera concorrenza in questo Paese. In caso contrario, come ha ben osservato il collega Cimmino, la gente penserà che per Alitalia ci si è serviti di un'operazione ponte perché Air France, stupida, la comprasse: oggi, però, quali sono le condizioni finanziarie di Air France? È abbastanza solida da potere diventare il prevalente titolare e

proprietario di questa compagnia in cui l'Italia investe in parte soldi pubblici e soldi privati?

Infine un'ultima domanda sul piano industriale perché credo che su questo il Governo debba dire se l'operazione regge o meno, ma ancora non abbiamo sentito nulla al proposito.

STEFANO QUARANTA. Condivido l'approccio iniziale del Ministro. Qui parliamo di diritto alla mobilità e di occupazione, due temi che riguardano il Governo, e siamo in un contesto già di grave crisi e di deindustrializzazione di questo Paese, che riguarda Telecom, il civile di Finmeccanica, la moda, l'alimentare.

Credo che l'Italia non possa permettersi una compagnia aerea che abbia solo un livello regionale, come ricordato negli ultimi interventi. Esiste, dunque, il tema di come riorganizzarla. Credo, però, che trattandosi di settori strategici, quali, appunto, trasporti, energia e comunicazione, ci sia un tema di tutela dell'interesse nazionale. Mi convincerebbe, allora, un approccio in cui si verificasse bene come finisce la storia. Non vorrei che l'alternativa fosse tra il fallimento o un ruolo di Air France che porta al depotenziamento totale di questa compagnia.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le rinnovo i ringraziamenti per essere qui. Con i colleghi della mia Commissione, continueremo a seguire lo sviluppo di una vicenda che è di sicuro interesse nazionale. A me non interessa, però, la polemica a ritroso.

La presenza del Ministro Lupi è giusta, sacrosanta. Io vorrei ringraziarla perché il Governo ha fatto bene a seguire la vicenda e ad intervenire direttamente. Abbiamo fatto bene anche a rassicurare l'Europa rispetto a presunti aiuti di Stato.

Non dico cosa penso a proposito del piano industriale. Vedremo. Il piano industriale dovrà essere elaborato e redatto dai soci vecchi e nuovi. Scusi, onorevole Cimmino, ma dovrà essere un piano industriale che deve difendere gli interessi strategici di un settore. Un piano indu-

storiale improvvisato a economicismi e che non tenga conto delle relazioni internazionali rischia davvero di essere un buco nell'acqua.

Si può riflettere sui francesi. Qualche anno fa, quando mi occupavo della questione sempre in questa sede, ero perché si chiudesse con i francesi. Stamani, da parte del collega Biasotti, ho ricevuto rinnovate alcune informazioni. Ho visto che in questi giorni si scrive dell'ex Presidente del Consiglio Prodi, altri ricordano altro, ma a me non interessa ricostruire quello che è stato.

Dico al Governo che, naturalmente, piani industriali, relazioni internazionali e *partner* alleati sono un po' la stessa cosa, la difesa dell'interesse nazionale. Alle nuove condizioni, Air France non può pensare di procedere secondo i propri intendimenti senza incontrare resistenze. Credo che dovremmo reagire guardando ai livelli occupazionali, alle opportunità potenziali e a quelle reali del nostro mercato, e anche al fatto che l'Italia ha ripreso, in una situazione difficile, a gettare uno sguardo nel mondo, pensando ad accordi, soluzioni e sintesi non a ogni costo.

Non conosco piani industriali, non penso che ce ne siano, ma quelli che dovranno esserlo, devono essere redatti in modo da far tornare a coincidere gli interessi dei lavoratori con quelli nazionali, nell'ottica di avere un Paese servito da un adeguato sistema di collegamenti aerei. Saremo stati declassati, ma siamo l'ottava potenza mondiale.

Ringrazio ancora il Ministro Lupi e gli cedo la parola per la replica.

MAURIZIO LUPI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono io che ringrazio voi. Rinnovo la mia disponibilità personale a tornare qui e penso di poter impegnare quella degli altri colleghi di Governo, qualora lo riteneste opportuno.

Vorrei, però, molto velocemente affrontare alcune delle tante questioni che sono state poste per offrire sia un chiarimento ai colleghi che hanno avanzato domande, sia il punto di vista del Governo, ribadendo con chiarezza qual è stato il com-

portamento, quali le intenzioni e quale il ruolo che il Governo deve svolgere.

Come avevo già precisato, dal 1° al 10 ottobre ci siamo trovati alla Presidenza del Consiglio, quindi è stato il Governo nella sua globalità a essere coinvolto e alla riunione hanno partecipato, insieme a me, il Ministro dello sviluppo economico, quello dell'economia e delle finanze e la Presidenza del Consiglio, proprio per confermare la centralità del ruolo del Governo.

I temi principali sono stati: gli aiuti di Stato e la procedura di infrazione europea; il ruolo di Air France; il ruolo di Poste; il piano industriale. Quest'ultimo potrà essere sviluppato insieme nel prosieguo dell'azione.

Come abbiamo spiegato con chiarezza anche nel comunicato del 10 ottobre della Presidenza del Consiglio, il Governo e lo Stato italiano non hanno voluto salvare un'azienda o garantire aiuti di Stato, hanno solo agito sulla base del proprio ruolo. Il Governo si è mosso come avrebbe fatto qualsiasi governo di un altro Paese dell'Europa.

Chiunque è libero di fare i commenti sui giornali sui quali abbiamo letto di diverse operazioni, ma non un euro dello Stato è stato speso per ripianare il debito creato dai soci. Il lavoro svolto dal Governo è consistito nel consigliare, aiutare a che si sviluppasse la soluzione industriale della continuità dell'azienda, invitando innanzitutto i soci che hanno lavorato in questi cinque anni in quest'azienda a credere di nuovo nell'azienda stessa, a sottoscrivere l'aumento di capitale, a investire nuove risorse.

L'individuazione di un *partner* ulteriore, tra l'altro non l'unico che può eventualmente sottoscrivere l'aumento di capitale laddove i soci attuali non lo sottoscrivessero per intero - al Governo risultano Poste e UniCredit, che hanno dato la disponibilità - garantisce la volontà, da parte dei privati innanzitutto, di credere nel nuovo piano industriale, che dovrà essere presentato, ovviamente, a fronte del percorso che un aumento di capitale prevede.

La scadenza è il 15 novembre e seguiremo con molta attenzione come si svilupperanno la sottoscrizione o l'aumento di capitale. Poste italiane Spa ha dato una disponibilità finanziaria fino a un massimo di 75 milioni di euro, laddove ci fossero quote non sottoscritte di questi 300 milioni, proprio per le numerose sinergie industriali che si sono individuate.

L'azienda, come Poste stessa ha ribadito, non investirà e non prenderà parte a questo investimento con i risparmi postali degli italiani — non potrebbe farlo. Sapete, infatti, che i risparmi postali vanno alla Cassa depositi e prestiti, dalla quale sono investiti e curati. Gli investimenti su Alitalia verranno quindi dall'attività commerciale che Poste italiane Spa svolge. Ogni anno, infatti, Poste ha 500 milioni di euro di investimenti, che impiega nelle attività di logistica e di sviluppo dell'informatica, delle proprie attività e dei propri indirizzi commerciali.

In quel comunicato, abbiamo espresso soddisfazione per la volontà di Poste di individuare, a fronte di un investimento massimo, una sinergia industriale riguardo a un piano industriale che dovrà essere presentato.

Per forza di cose, questo piano che dovrà essere in discontinuità con il passato deve essere proposto dalla società e dovrà essere valutato dai Ministeri competenti con riguardo a vari aspetti: occupazione, impatto che può avere sul piano degli aeroporti nazionali, garanzia.

L'Unione europea non ha avviato alcuna procedura di infrazione nei confronti dell'Italia per presunti aiuti di Stato. Ha chiesto informazioni riguardo alle notizie pubblicate e a quanto è accaduto. E il 23 ottobre, il Governo ha risposto in maniera molto puntuale, illustrando lo stato dell'arte.

Abbiamo letto anche noi che British Airways presenterà ricorso: credo che ognuno debba difendere il proprio interesse, il proprio sviluppo, ma da parte del Governo è stato chiarito che l'unica modalità possibile per non configurare un aiuto di Stato è quella prevista dalla legge Marzano.

In quel caso, avremmo dovuto chiedere autorizzazione all'Unione europea e allora sì, a fronte dell'eventuale accettazione della richiesta fatta dal Governo, stanziare risorse a garanzia per 500 milioni di euro. Vorrei che questo fosse chiaro a tutti. Ognuno ha la propria opinione, ma questa è stata la modalità con cui abbiamo agito fino a oggi e continueremo ad agire, eventualmente intervenendo, per quanto di nostra competenza, sui riflessi che la vicenda può avere sull'occupazione e sul piano industriale.

Qualora acquisirà per 75 milioni le quote non optate da parte dei soci attuali, Poste valuterà, attraverso una *due diligence* o attraverso strumenti che qualsiasi società privata o una Spa in generale ha a disposizione, anche se in questo caso posseduta dal ministero, le modalità per valorizzare fino in fondo il suo investimento e per capire in quanto tempo questi 75 milioni di euro ritorneranno e attraverso quali sinergie industriali. Tra Alitalia e Poste erano state già avviate alcune sinergie e ancora ce ne sono: pensate alla potenzialità che ciò può avere dal punto di vista della logistica e della commercializzazione.

Quanto a Air France, è evidente che prendiamo atto, e non possiamo fare altrimenti, che il 25 per cento del capitale della società Alitalia è del *partner* internazionale che si è scelto, Air France. Pertanto, visto lo scenario che ormai si è creato del rafforzamento di un'alleanza internazionale — è evidente che il primo *partner* di riferimento industriale sia Air France, qualora ovviamente sottoscrivesse l'aumento di capitale, altrimenti si viene marginalizzati e regionalizzati da questo mercato, cosa che come Governo non vogliamo né sul piano trasporti né sui collegamenti internazionali.

Laddove Air France non sottoscrivesse l'aumento di capitale, la sua quota passerebbe dal 25 all'11 per cento e si aprirebbe, in questo caso, la ricerca da parte di Alitalia di altro *partner* internazionale. Su tale ipotesi credo che il Governo debba ragionare avendo ben presenti le scelte relative alle politiche dei trasporti. Vo-

gliamo far diventare il nostro Paese una regione? Lo regionalizziamo? O vogliamo un'alleanza internazionale complessiva, che si inserisca nella sfida del mercato del trasporto aereo internazionale e mondiale, ben sapendo che il nostro Paese rappresenta un *asset* fondamentale?

L'interesse per il nostro Paese non è solamente per il mercato interno, per quanto muoviamo o per quanto possiamo muovere, ma certamente anche per la posizione strategica che questo riveste nello scenario e nel mercato che si sta evolvendo. È evidentissimo, sotto gli occhi di tutti.

Prendo spunto da alcune considerazioni personali: in che modo questi sei anni di crisi hanno modificato anche quel piano industriale presentato nel 2009? Fino al 2011, i conti erano in linea col piano industriale. Si sono modificati dopo.

Qualcuno di voi ha parlato del corto e del breve raggio: io sono milanese e la gallina dalle uova d'oro era considerata la tratta Milano-Roma; tuttavia l'alta velocità ha radicalmente modificato lo scenario. È chiaro che si è trattato di una scelta imprenditoriale. Però consideriamo che, se si è investito sul medio e corto raggio e improvvisamente quel mercato si è modificato radicalmente, sia con concorrenti che non ci si aspettava o non si poteva immaginare sia con concorrenti nuovi che entrano, è plausibile che i conti non tornino più. Non sto giustificando quella scelta, ma sto solo esprimendo una considerazione personale, analizzando la situazione.

Quanto alle compagnie *low cost*, credo che andrebbe fatto un ragionamento, in particolare con la Commissione trasporti. Dobbiamo tener presente con esattezza alcune questioni: il principio - come Governo, come pubblico, come istituzioni - della tutela dell'interesse dei cittadini; il libero mercato; la possibilità di accesso; l'efficienza delle prestazioni erogate.

È evidente che l'ingresso in questo mercato del *low cost* ha fruttato dei vantaggi ai cittadini, con tariffe più basse, possibilità di nuovi collegamenti e così via. Ciò su cui servirebbero delle valutazioni -

penso ad alcune osservazioni avanzate anche dai colleghi del Movimento 5 Stelle - è, invece, proprio la regolamentazione del mercato, la pari opportunità per tutti. I contributi territoriali erogati come *marketing*, come azione di sviluppo di un piano degli aeroporti, sono operazioni assolutamente corrette, ma forse dovrebbero essere attuate in modo da mettere tutte le compagnie nelle condizioni di usufruire di certe risorse per incentivare la promozione. Altrimenti la competitività potrebbe essere distorta.

Il tema delle compagnie *low cost* va sicuramente affrontato, come peraltro alcuni Paesi dell'Europa stanno già facendo. Per noi è legato ovviamente ai contributi e agli aiuti erogati, ma anche al tema dell'occupazione, delle tasse pagate, tutti aspetti che credo conosciate bene e che solo in parte sono competenza del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture.

Permettetemi di evidenziare un altro aspetto. La situazione attuale di Alitalia circa la flotta aerea - diversa rispetto al 2008, e di ciò si deve tener conto - è che, nel quadro della continuità aziendale, della legge Marzano, e di altre soluzioni, dei 141 aerei 132 sono in *leasing*.

Nel 2008, in ogni caso, la situazione era opposta; di questo bisogna tener conto. Una frattura, una cesura immediata deve tenere presenti le tre soluzioni che all'inizio avevo prospettato: il concordato in continuità, la Marzano, la continuità aziendale. Quest'ultima è la scelta primaria per un'impresa, ma deve anche essere sostenuta da un Governo, per dare fiducia al mercato, rilanciare l'occupazione, garantire nuovi investimenti, tutelare un *asset* strategico. Tanto più i soci ci credono, tanto più i soci investono risorse in quest'attività. Mi riferisco ai soci privati.

Per questo come Governo abbiamo incoraggiato e sosteniamo la soluzione industriale. L'interlocuzione che dovremo avere, una volta ricapitalizzata l'azienda, quindi restituita forza e sostanza all'aspetto finanziario, dovrà vertere sull'aspetto sottolineato dal presidente e da tutti voi, e cioè su quale nuovo piano industriale si ragiona, su quali alleanze.

Ho sentito parlare di licenziamenti, esuberanti. Non si ci può nascondere: sono temi che dovranno essere trattati.

La prima questione che oggi mi sembra importante è che l'azienda continui ad esercitare, ma anche che la sottoscrizione del capitale sia effettivamente versata dai soci privati e che l'azienda sia ripatrimonializzata. Questa è la migliore risposta e dà certezza rispetto a tutti i problemi rispetto ai quali, dall'interlocuzione con un Governo deve venire una soluzione. Mi sembra di aver risposto quindi alle questioni legate agli aiuti di Stato, all'aspetto occupazionale, al mercato interno. Riguardo al piano industriale, questo ci sarà presentato.

Del piano unico dei trasporti abbiamo discusso fin dall'inizio della legislatura, al momento dell'insediamento del Governo, in due occasioni con la Commissione trasporti. È ovvio che, in tema di trasporti, sempre di più la sfida nuova è l'integrazione delle diverse modalità, ferro, aereo e gomma. Non possiamo più parlare di singoli segmenti, di singoli settori.

Per affrontare questa nuova sfida che abbiamo davanti - io ci credo - l'unico modo in cui questo Parlamento, e questo Governo possono offrire un contributo, è iniziare a ragionare per settori che si integrino e che finalmente si ragioni non più solo di reti, ma di nodi, di dove e come si investono le risorse riguardo a questo piano complessivo.

So che si sta discutendo, ad esempio, in Senato della riforma del settore portuale. Qui alla Camera si discute della logistica e degli interporti, e mi auguro che possa essere presentata dal Governo una proposta in questa direzione. Ritengo che ormai l'integrazione debba avvenire, che non si possa più discutere di un piano dei porti e di un piano degli interporti. Un Paese industriale come il nostro, per vincere la sfida della modernità, deve presentare un piano nazionale della logistica e deve ripensare anche alle realtà portuali, interportuali e via discorrendo, anche indipendentemente dalla rappresentanza del territorio che certamente sono fondamentali

e danno il loro contributo, ma vanno ripensati anche con un'attenzione alla modernità.

Il Governo e il Parlamento dovranno fare la loro parte. Dobbiamo andare nella direzione del richiamato piano nazionale. Non sono pensabili investimenti sui porti in assenza di uno sviluppo della logistica. È allo studio, come apprezzerete nella legge di stabilità, il grande tema del completamento del disegno infrastrutturale dell'alta velocità, dell'alta capacità: come ci arriviamo, come si collegano?

Dobbiamo vincere questa sfida. Tornando al tema Alitalia, tanti di noi hanno sostenuto altre soluzioni riguardo ai *partner* internazionali, ma le esigenze del territorio sono fondamentali e il territorio si valorizza solo nella coesione di un piano nazionale complessivo che possa sostenere la sfida internazionale. Diversamente, perderemo tutti.

Sono necessarie, perciò, la razionalizzazione e la volontà di fare sistema fra aeroporti, porti, interporti. Questo è un fondamentale segnale di novità.

Sono convinto che il Governo offrirà il suo contributo al dialogo e al dibattito con il Parlamento, e l'invito che rivolgo complessivamente, volendo trasformare un tema che avevamo sul tavolo in una grande opportunità, è quello di iniziare a ragionare in questa direzione.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro. Mi pare che, sulla questione, il Governo abbia avuto una sua collegialità. Siccome, però, la questione ancora ci impegnerà per alcune settimane, chiedo al Ministro, se ce ne sarà bisogno, di essere come sempre disponibile e di venire a confrontarsi con la Commissione.

LUCIANO CIMMINO. Signor Ministro, soprattutto nell'ultima parte del suo intervento finale, è stato molto incisivo e, sicuramente, è quella la visione d'insieme che bisogna avere. Vorrei, però, sottolineare che i soldi non bastano. Servono le teste.

Lei ha messo il dito sulla piaga. Gli ultimi quattro anni sono stati un disastro

per l'Alitalia, ma quattro anni fa chiesero all'amministratore delegato cosa pensasse della concorrenza dell'alta velocità e lui rispose che non era proprio da prendere in considerazione.

La ricerca delle responsabilità è essenziale. Non bastano i soldi. Serve l'esempio e bisogna cercare le responsabilità. Tra l'altro, nel mondo un caso simile si era già dato: la Varig, la compagnia di bandiera brasiliana, è fallita appena ha perso la rotta in esclusiva San Paolo-Rio. Si manteneva su 12 vecchi aerei quadrielica, Electra, che volavano da San Paolo a Rio ininterrottamente. Sono stato una sera a cena col Presidente, il quale mi disse che per loro era un registratore di cassa, che tutto quello che incassavano era guadagno puro. Appena persa l'esclusiva, la Varig è fallita.

Se al comando delle aziende ci sono persone che non viaggiano, che non conoscono il mondo, credo che il male sia soprattutto quello. Prima di sborsare soldi, bisogna trovare le teste pensanti.

PRESIDENTE. Ringrazio di nuovo il Ministro e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15,20.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 22 dicembre 2013.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

PAGINA BIANCA

€ 2,00



17STC0001620