

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

9.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 DICEMBRE 2019

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cantone Luciano (M5S)	11
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Fassina Stefano (LEU)	7
Audizione del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, 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):		Maccanti Elena (LEGA)	12
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3, 6, 10, 18	Mulè Giorgio (FI)	6, 17
Bruno Bossio Vincenza (PD)	8	Paita Raffaella (IV)	10
		Patuanelli Stefano, <i>Ministro dello sviluppo economico</i>	3, 13, 17, 18
		Rixi Edoardo (Lega)	8, 18
		Rotelli Mauro (FdI)	16
		Silvestroni Marco (FdI)	11
		Zanella Federica (FI)	12

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 13.35.

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 del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, 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, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del Ministro dello sviluppo economico, Stefano Patuanelli, 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 il Ministro per aver accettato il nostro invito e gli cedo la parola per lo svolgimento del suo intervento introduttivo.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Grazie, Presidente. Cercherò di essere breve nel mio intervento introduttivo affinché vi sia il giusto spazio per i componenti della Commissione per

eventuali domande e chiarimenti, per poter poi intervenire in replica, cercando di rispondere a tutte le domande che vorrete fare e a tutti i vostri dubbi e perplessità eventuali.

Innanzitutto, il decreto-legge 2 dicembre 2019 n. 137 è l'ultimo provvedimento di una serie, anche recenti, che riguardano Alitalia, reso necessario come decreto-legge autonomo rispetto all'articolo 54 del decreto fiscale, che conteneva già uno stanziamento di ulteriori 400 milioni per la conclusione della procedura di amministrazione straordinaria e per la cessione degli asset di Alitalia. Si è dovuto intervenire perché le vicende che si sono susseguite dalla pubblicazione del decreto-legge fiscale – che era ancora in via di conversione e che ha visto la sua definitiva approvazione ieri al Senato –, questa serie di accadimenti che adesso andrò a riepilogare, hanno portato alla necessità di modificare il percorso di cessazione degli effetti della procedura iniziata il 2 maggio 2017, perché nel frattempo questa non si è realizzata nel previsto termine, ossia quello della costituzione di un consorzio che presentasse all'amministrazione straordinaria una proposta inderogabile di acquisto, con gli offerenti che sono poi stati individuati e che avevano come capo cordata Ferrovie dello Stato, che aveva individuato in Delta il partner industriale e che era alla ricerca di un partner in parte industriale e in parte finanziario, per chiudere l'operazione; tale operazione prevedeva anche la presenza del Ministero dell'economia e finanza, che aveva vincolato la retrocessione degli interessi sul prestito pari a circa 145/150 milioni di euro, interessi che sarebbero stati utilizzati per entrare nell'*equity* della *newco* da costituire in fase di cessione dei rami d'azienda.

È accaduto che dopo una serie di pro-
roghe, l'ultima delle quali era fissata al 21
novembre 2019, *Ferrovie dello Stato* ha
comunicato ai commissari straordinari che
non c'erano ancora le condizioni per ad-
divenire a una proposta inderogabile d'ac-
quisto.

Dal 21 novembre ci sono state delle
interlocuzioni — com'è normale che sia —
con la struttura commissariale, che poi ha
formalmente informato il Ministero dello
sviluppo economico con lettera del 2 di-
cembre dell'impossibilità di addivenire alla
conclusione della procedura di cessione,
iniziata il 2 maggio 2017. A seguito di tale
comunicazione io non ho inteso, perché
non vi erano motivazioni, concedere un'ul-
teriore proroga, perché era evidente che
quel consorzio non si sarebbe mai costi-
tuito, per l'assenza di uno dei *partner* fon-
damentali che erano stati individuati. Preso
atto, quindi, di questa nuova situazione;
preso atto, nei giorni successivi, delle di-
missioni dei commissari, il professor Laghi,
l'avvocato Discepolo e il professor Paleari,
che mi preme nuovamente ringraziare per
il lavoro svolto, in una condizione oggettiva-
mente di complessità gestionale, così come
ringrazio i veri autori della sussistenza
della compagnia, cioè dell'attuale esistenza
della compagnia che ci consente di pensare
ancora a un possibile rilancio, che sono i
dipendenti di *Alitalia* che ogni giorno si
spendono per la nostra compagnia di ban-
diera.

Preso atto anche delle dimissioni dei
commissari, ho provveduto in data 12 di-
cembre 2019, quindi cinque giorni fa, alla
nomina dell'avvocato Giuseppe Leogrande
come commissario unico, che avrà il com-
pito di proporre — se lo riterrà — delle
modifiche al programma di cessione, pro-
gramma che è stato presentato nel gennaio
2018 e autorizzato a marzo 2018, che avrà
altresì il compito di prevedere le attività
che riterrà più opportune per limitare i
costi del conto economico di *Alitalia*, per-
ché sul fronte entrate possiamo dire che la
compagnia funziona egregiamente: ogni ae-
reo rende più di aerei di altre compagnie
che hanno un conto economico certamente
migliore di quello dell'*Alitalia*, perché *Ali-*

talia ha una criticità evidente e perde ogni
mese quasi 2 milioni di euro. Quindi avrà
come compito principale quello di indicare
le iniziative necessarie a far sì che si apra
una nuova procedura di cessione.

L'amministrazione straordinaria è rego-
lata da quanto disposto dalla cosiddetta
« legge Marzano », che prevede due finalità:
la prima è la ristrutturazione con la retro-
cessione dei soci, cosa avvenuta una volta
in questo Paese con l'applicazione di quella
norma (il caso *Parmalat* con il commissario
Bondi); tutte le altre procedure sono sem-
pre state finalizzate alla cessione, che non
significa aver già individuato chi acquista.
Su questo voglio essere molto chiaro, per-
ché ci sono alcuni quotidiani che attribui-
scono una determinata volontà del Go-
verno — che ovviamente non corrisponde al
vero — di regalare la compagnia a *Luf-
thansa*. Lo dico in modo chiaro e aperto,
perché è stato scritto più volte anche dai
quotidiani: il Governo ritiene — e anch'io
personalmente — che ci siano le possibilità
di rilanciare la compagnia di bandiera, con
la consapevolezza che non è il costo del
personale che determina la perdita e con la
consapevolezza che lo « spezzatino » non è
una risposta al mercato, ma l'integrità azien-
dale, nelle forme e nei modi che commis-
sario riterrà più opportune, è un valore
della compagnia che deve essere mante-
nuto. Ritengo che sul fronte dei costi ci
siano molti elementi su cui intervenire e
certamente su questo il commissario stra-
ordinario, che avrà l'onere di proporre le
soluzioni più opportune, troverà il Governo
sempre disponibile a ragionare su come
rendere la nostra compagnia, oltre che at-
trattiva per il mercato, soprattutto una
compagnia che limita e annulla in breve
tempo le perdite.

Il decreto-legge che state esaminando —
l'oggetto dell'audizione non sarà limitato al
decreto, ma a tutta la procedura in corso —
è molto semplice nella sua enunciazione
legislativa: conferma lo stanziamento di
400 milioni integrativi di quanto già messo
a disposizione dallo Stato per la procedura
di cessione; determina la necessità di prov-
vedere a una razionalizzazione dei costi ed
eventualmente a rivedere il programma di

cessione; modifica la retrocessione degli interessi che non sono quindi più messi a disposizione dall'amministrazione straordinaria al Ministero dell'economia delle finanze anticipatamente rispetto all'ingresso del MEF in una potenziale *newco*, ma li mette al pari del resto del prestito in prelievo.

Non è stata stralciata la norma che prevede la possibilità che il Ministero dell'economia e finanze entri comunque nella *newco* che si potrà eventualmente costituire, quando si individueranno i *partner* per la cessione di rami d'azienda, nella misura in cui però non è più necessario vincolare una parte della cassa dell'amministrazione straordinaria a quella finalità; quindi il MEF potrà comunque decidere, se è del caso, di essere della partita, ma non ha la disponibilità dei 145 milioni per investire in azienda prima della costituzione dell'azienda stessa. Il comma 5 dell'articolo 1 del decreto-legge dice questo e non dice altro, perché anche su questo ho letto ricostruzioni fantasiose, sulla base delle quali il MEF non avrebbe più la possibilità di far parte di un nuovo consorzio che potrebbe essere interessato ad acquisire gli *asset* di *Alitalia*. Questo non è assolutamente vero. Le possibilità sono esattamente le stesse di prima, soltanto che abbiamo, in qualche modo, liberato una parte di cassa dell'amministrazione straordinaria per garantire maggiore liquidità all'azienda.

Sul rapporto con le società che in questi mesi, anzi in questi anni, perché stiamo parlando di una procedura che nasce il 2 maggio 2017, con l'ammissione all'amministrazione straordinaria di *Alitalia* e di *Alitalia Cityliner*, rispetto alle interlocuzioni avute con diversi potenziali *partner* industriali e con altre società che si sono avvicinate, ricordato che io sono al Ministero dal 5 settembre di quest'anno, vorrei precisare che le mie interlocuzioni sono parziali rispetto a quello che è successo nei mesi precedenti e anche negli anni precedenti; il progetto di Ferrovie, assieme a *Delta*, con un piano industriale, prevedeva l'ingresso di *Delta* con il 10 per cento circa del capitale sociale, quindi con un ingresso con 100 milioni di euro. *Delta* rimane un

interlocutore potenziale per il prosieguo della procedura, così come la proposta commerciale che *Lufthansa* ha fatto al costituendo consorzio, che non è quella di ingresso immediato con *equity*, ma è di una *partnership* commerciale con un cambio evidente di alleanza, perché — come è noto, penso, a tutti — al momento *Alitalia* fa parte di *Sky Team* e *Lufthansa* è *partner* principale di *Star Alliance*, quindi un'altra alleanza internazionale. La proposta di *Lufthansa* è quella di un accompagnamento al cambio di *partnership* internazionale. Sono tutte valutazioni che spetteranno al commissario straordinario individuato, che ha esperienza di compagnie aeree, avendo gestito la struttura commissariale di *Blue Panorama*, con una compagnia certamente non paragonabile per dimensioni ad *Alitalia*, ma che conosce certamente il settore del trasporto aereo. Procedura straordinaria che possiamo dire di successo, nella misura in cui quella compagnia è stata risanata.

L'avvocato Leogrande deciderà in totale autonomia le necessità tecniche del *team* con cui vorrà gestire questo percorso che è oggettivamente complesso, che però, visti i dati del trasporto aereo in generale, vista la crescita del numero dei passeggeri, visto il riconosciuto miglioramento del servizio in anni di grande complessità da parte della nostra compagnia di bandiera, ci fa pensare che ci siano gli spazi perché *Alitalia* diventi finalmente una compagnia che riesce a stare sul mercato, che riesce a fare utili e che si colloca in un settore complesso, dove è evidente che le alleanze internazionali nel settore sono fondamentali e dove, probabilmente, non basta soltanto agire sulla compagnia per garantire la capacità di *Alitalia* di stare sul mercato, ma va proposta una riforma del settore che tenga conto delle trasformazioni del mercato e che accompagni, in qualche modo, le necessità non soltanto della compagnia di bandiera, ma in generale di alcuni ulteriori soggetti del trasporto aereo.

Le informazioni essenziali che volevo darvi sono queste. Non è escluso che ci sia l'intervento pubblico, anche in questa fase della procedura. Non credo che ci si possa

permettere di buttare via tutto quello che è stato fatto in questi anni di procedura, perché è chiaro che i tempi su cui agiamo non sono tempi con uno spettro indefinito davanti, perché è del tutto evidente che questo è il momento in cui prendere le decisioni e fare in modo che siano positive per il vettore; con questo intendo che non ci potranno essere ulteriori interventi pubblici a fondo perduto, di prestito della struttura commissariale. Ricordo che l'alternativa che avremmo avuto a questo percorso, che è inserito in un contesto di amministrazione straordinaria che sottostà alle norme della legge Marzano, l'alternativa sarebbe stata quella di mettere gli aerei a terra. Oggettivamente, ritengo che questa eventualità non possa essere presa minimamente in considerazione dal Governo nel momento in cui c'è una prospettiva, invece, di rilancio della compagnia. Se non avessi pensato in qualche momento che c'è questa prospettiva di rilancio, sarei stato il primo a dire: « Chiudiamola qua, perché il mercato non ha risposto, prospettive di rilancio non ci sono, avremmo fatto meglio a fare scelte diverse ». Io ritengo che ci siano, invece, prospettive di rilancio della compagnia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, Ministro. Iniziamo con gli interventi dei colleghi parlamentari che intendano intervenire per porre quesiti e formulare osservazioni.

GIORGIO MULÈ. Rompo il ghiaccio. La collega Zanella poi approfondirà meglio alcune questioni specifiche.

Signor Ministro, grazie, intanto buon pomeriggio. Io faccio appello e la invito a fare uno sforzo di trasparenza perché balla il futuro di migliaia di lavoratori, c'è in ballo un futuro che riguarda il Paese e lo sviluppo del Paese. Secondo me, prima di procedere all'approvazione di questo decreto, vanno dette alcune parole di verità. Quando lei venne alla Camera, il 20 novembre scorso, a rendere la sua informativa sulle linee programmatiche del suo dicastero, a proposito di *Alitalia* alzò un muro, limitandosi a dire: « Oggi sono parzialmente ottimista sulla soluzione della

vicenda ». Poche ore dopo, pochi giorni dopo, questo parziale ottimismo ha fatto i conti e si è scontrato con la realtà. Però — ed è questo l'invito che le faccio — per essere parzialmente ottimista, vuol dire che si erano già verificate alcune condizioni per la vendita di *Alitalia* che andavano, a quel punto, perfezionate; viceversa lei, da persona prudente quale è, non avrebbe usato quell'aggettivo, non avrebbe usato quell'avverbio. Proprio perché non si è perfezionata, evidentemente, forse è il momento di dirci quale pezzetto è mancato all'ultimo momento perché si perfezionasse quella vendita, quella procedura, visto che lei manifestava quell'ottimismo. È necessario saperlo, proprio perché invece adesso, rispetto a quello che lei ci ha detto, rispetto al compito che spetta adesso al nuovo commissario straordinario, siamo al punto zero: non facciamo il regalo a *Lufthansa*, non facciamo lo « spezzatino », non buttiamo il bambino con l'acqua sporca, sui costi ancora una volta lei ci dice di avere elementi chiari su cui intervenire, allora perché non ce li trasferisce? Ci dica, secondo il Governo, quali sono le voci di costo da aggredire. Poi spetterà nella sua autonomia al commissario straordinario, però se lei ha elementi chiari su questo, secondo me, è il caso di dividerli. Anche perché lei non esclude — come ha onestamente detto e ribadito — che ci possa essere un intervento pubblico.

Al di là del fatto che poi ci troviamo oltretutto in Commissione trasporti e quindi sarebbe anche interessante, per le materie che competono questa Commissione, capire come va ad impattare nel servizio dei trasporti questa *Alitalia* di transizione, o come vogliamo chiamarla, perché vi sono dei problemi del mondo reale che ci dicono — cito il caso della Sicilia — che ad oggi i biglietti da e per la Sicilia e da e per la Calabria — tanto per dirne una — continuano ad avere delle cifre che oggettivamente, signor Ministro, lei le conosce, ma glielo ricordo: un biglietto Roma-Palermo in questo periodo costa più di 600 euro solo andata, tanto che il Presidente della regione Sicilia ha istituito dei pullman per sopperire a chi, giustamente, dovendo tor-

nare a casa per il Natale, non può permettersi quella cifra e viceversa se ne va comodamente a New York, andata e ritorno, con la stessa cifra. Quindi c'è una ricaduta reale. Però, prima della ricaduta reale, vediamo una cosa di sistema. Il suo parziale ottimismo con cosa si scontrò? Chi venne meno e quale fu l'elemento finale da non poter portare a termine la procedura di cessione? E quindi, a questo punto, da dove si riparte adesso? Grazie.

STEFANO FASSINA. Grazie, Ministro. Innanzitutto le esprimo solidarietà per il carico enorme di problemi che sta affrontando sin dall'inizio del suo mandato, problemi straordinari, straordinariamente complessi e che hanno implicazioni sistemiche. Io considero *Alitalia* non meno rilevante dell'ex *Ilva* a Taranto. Senza nessuna polemica, però, mi permetto di sottolineare che oggi siamo qua grazie alla Presidenza del Senato che ha evitato che questo decreto-legge finisse nel disegno di legge di bilancio, senza possibilità di essere discusso seriamente né emendato.

Raccolgo con totale condivisione gli obiettivi che lei ha indicato, sia in termini di salvaguardia del lavoro e di evitare lo « spezzatino ». Con altrettanta franchezza, però, devo dire che trovo lo strumento indicato nel decreto-legge assolutamente contraddittorio e inadeguato a raggiungere l'obiettivo.

Non mi è chiaro come è possibile che in cinque mesi un commissario, neo nominato, riesca a fare quello che non hanno fatto in trentuno mesi di attività tre commissari che lei ha pubblicamente, anche qua, ringraziato, in un quadro di amministrazione straordinaria dove sono stati già ricontrattati i principali rapporti commerciali che incidono sui costi che lei ha indicato come fattore fuori linea, a parte il costo del lavoro, che non è fuori linea nel momento in cui lo guardiamo in termini di costo unitario, ma può essere fuori linea nel momento in cui lo consideriamo come costo totale del lavoro, alla luce del livello di attività che deve fare *Alitalia*. Vorrei capire su quali costi si intende intervenire. I *leasing* sono stati ricontrattati, i costi dei carburanti sono stati ricontrattati, i costi

con i principali soggetti esterni che fanno manutenzione sono stati contrattati.

Ci sono delle variabili esogene al perimetro aziendale che andrebbero affrontate, di cui non ho sentito anche oggi parlare, che sono costi rilevanti: ad esempio, le tariffe aeroportuali pagate ad *Atlantia*, che sono enormemente fuori linea e che incidono su *Alitalia*, essendo l'*hub* come il nodo di Fiumicino quello che assorbe l'80 per cento dell'attività aziendale.

A me pare che ci sia bisogno di fare un'operazione di coerenza, perché in cinque mesi si può fare solo uno « spezzatino » con vendita della parte *aviation* a chi la vuole comprare. Lei oggi ha detto che non ci sono scelte predefinite e mi conforta questa sua affermazione. Dopodiché, in cinque mesi si possono fare pochissime cose nell'ambito del perimetro dell'amministrazione straordinaria, che viene a valle di una lunga fase di amministrazione straordinaria che ha già affrontato tutte le tipologie di intervento che in genere fa un'amministrazione straordinaria. Quindi dallo spazio di manovra consentito dall'amministrazione straordinaria e dai tempi consentiti dal decreto-legge, coerentemente, senza nessuna malintenzionata interpretazione sfavorevole, si arriva alla conclusione che si fa lo « spezzatino », che si vendono separatamente le parti a diversi compratori, che ci sarà un impatto sull'occupazione molto rilevante, alla luce dell'impossibilità di avere tempi e risorse per poter fare una programmazione.

Credo che per essere coerenti con gli obiettivi che lei ha annunciato, sia necessario correggere il decreto e correggere il decreto anche in termini di strumenti; a mio avviso, sarebbe utile arrivare a chiudere l'amministrazione straordinaria, a fare una *newco* pubblica, temporanea, quindi non una nazionalizzazione a tempo indeterminato, ma una *newco* temporanea a partecipazione pubblica, che possa avere un raggio d'azione, una capacità d'intervento più larga di quella che ha l'amministrazione straordinaria e avere non il 31 maggio come scadenza, ma avere diciotto mesi, ventiquattro mesi di tempo per fare le operazioni che vanno fatte. E poi, du-

rante questa fase, scegliere un *partner* industriale che consenta una sostenibile continuità aziendale e, in questo modo, avere una soluzione in grado di raggiungere gli obiettivi.

Infine, c'è il capitolo dei fattori extra aziendali, perché tutti ci hanno spiegato — anche nelle audizioni di questi giorni — che ci sono fattori extra aziendali che dovrebbero essere affrontati da una politica dei trasporti che è competenza del Governo, non lo possono fare i commissari. Ad esempio, una sistematizzazione delle tariffe aeroportuali in generale per quanto riguarda il complesso degli aeroporti in Italia; un intervento sulle tariffe pagate da *Alitalia* a Fiumicino; una serie di interventi extra perimetro aziendale che vanno realizzati e che richiedono dei tempi che non sono certamente compatibili con il previsto termine di cinque mesi.

Chiudo ricordandole che è ormai quasi un anno che non vengono pubblicati e non vengono resi disponibili informazioni finanziarie fondamentali al Parlamento. Visto che i cittadini italiani, tramite il Parlamento, hanno finanziato per ulteriori 400 milioni l'operazione, credo sia dovere, da parte del Governo, rendere disponibili al Parlamento i dati finanziari fondamentali, il conto economico, la situazione finanziaria netta di *Alitalia*, per capire quello che avviene e che senso ha l'operazione che andiamo ad autorizzare.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie, Ministro. Esprimo anch'io la massima solidarietà e stima per la serietà con cui si trova costretto ad affrontare molte crisi e questa sicuramente è tra le principali. Devo dire che quasi tutti gli auditi, in questo scorcio di tempo, hanno grossomodo affermato che *Alitalia* dovrebbe restare una compagnia di bandiera e che, sostanzialmente, non si può svendere a nessuno semplicemente per svendere il mercato italiano. Mi pare che la sua posizione vada effettivamente in questa direzione, anzi ho letto proprio poco fa un'agenzia che recita: « Non regaleremo la compagnia a *Lufthansa* », perché lei ha ribadito che il costo non è legato ai problemi del personale e che c'è anche questa possibilità, successiva però

alla formazione della *newco*, che il MEF possa entrare nella *newco*. Però, il punto vero è proprio quello che, in qualche misura, ha affermato anche adesso il collega Fassina: tutto questo impianto e la sua impostazione — che per quel che mi riguarda, ma penso in generale anche rispetto ai colleghi, condivido e condividiamo —, questo prestito in un tempo così breve di 400 milioni, nelle stesse condizioni nelle quali hanno sostanzialmente lavorato i commissari precedenti, anche con gli elementi che chiedeva alla fine anche Fassina rispetto ai bilanci, come può essere una risposta, non alla crisi *Alitalia*, ma alle stesse sue valutazioni su come affrontare la crisi *Alitalia* ?

Penso che, probabilmente, anche utilizzando la sede del Parlamento, finalmente, abbiamo da fare qualcosa di utile per la collettività, proviamo a vedere come effettivamente si possono dare delle risposte che siano un'inversione di tendenza rispetto a quello che è successo finora, ai 900 milioni già erogati, che io non sono convinta che siano stati buttati, perché comunque *Alitalia* è stata sul mercato, c'è stata anche bene, su alcune rotte c'è stato un incremento, però complessivamente siamo ancora in una situazione che non possiamo dire conclusa. Quindi vediamo se possiamo usare insieme, Governo e Parlamento, la conversione del decreto-legge, per provare a fare delle modifiche che possano andare nella direzione anche da lei prospettata. Grazie.

EDOARDO RIXI. Grazie, Presidente. Visto che stiamo dibattendo su questo tema da due giorni, chiederò al Ministro alcune precisazioni e mi unisco anch'io alle considerazioni circa il fatto che sicuramente prendere questo Ministero in questo momento non è stato né facile né è un momento in cui sia piacevole sedere in alcuni posti in questo Paese. Però, alcuni elementi che in questa vicenda bisogna chiarire — credo soprattutto in questa Commissione — ci sono. Il primo: il Ministro ci ha detto delle dimissioni dei commissari; io vorrei chiarire se i commissari si sono dimessi o sono stati fatti dimettere. Noi avevamo avuto, qualche settimana prima, delle audizioni

con i commissari, dove gli stessi dicevano che avrebbero proseguito il loro mandato. Quindi c'è una rottura, infatti noi avevamo chiesto anche l'audizione dei commissari, che però dicono che non sono più in partita, per capire come si è interrotto questo rapporto, perché forse questo ci potrebbe anche far capire se da parte del Governo c'è stata una valutazione realmente positiva e non di facciata sull'operato, oppure no.

Questo rimetterebbe anche in discussione alcune osservazioni fatte prima, perché se l'operato è stato positivo, non si capisce perché questo nuovo prestito-ponte non veda protagonisti ancora i tre commissari precedenti. Dall'altra parte, è difficile anche capire come, con strumenti più o meno analoghi, perché è vero che da quello che ho capito con questo strumento si tende a dare una responsabilità — mi corregga, signor Ministro, se sbaglio — e il commissario avrà un po' più le mani libere sulla gestione interna di *Alitalia* e sulle scelte, quindi ci sarà meno un controllo dal punto di vista ministeriale. Questo, da una parte mi rassicura, perché dà un po' più di flessibilità; dall'altra, mi preoccupa, perché se non so quali saranno i paletti che ha il commissario, mi rimane difficile capire se la compagnia rispetterà gli impegni anche sulla mobilità aerea in questo Paese. Faccio un esempio: Sicilia e Sardegna, continuità territoriale. Uno fra i tanti problemi. Questo dipende anche dal numero di macchine, della tipologia di macchine, dal numero degli *slot* che avrà a disposizione. Quindi quando si parla di ristrutturare la flotta o di diminuzione del numero di macchine, mi piacerebbe sapere se ci sono delle indicazioni da parte del Governo su quali sono le macchine da dismettere, perché quelle e non le altre. Se scopriremo che le macchine da dismettere sono le macchine che oggi vengono utilizzate sui voli nazionali, noi probabilmente avremmo un problema. Questo è un tema e lo dico perché questa è una Commissione che ha una competenza di merito, non tanto sul fatto che sia utile o inutile lo strumento del prestito-ponte, quanto che noi dobbiamo garantire in questa Commissione la mobilità aerea nel Paese, perché siamo la Com-

missione trasporti e non siamo la Commissione finanze. Quindi ci interessa capire quali sono i parametri di ristrutturazione. È per quello che abbiamo chiesto l'audizione del neo commissario perché, a questo punto, dobbiamo spostare lì l'attenzione e capire quali saranno — come diceva giustamente l'onorevole Mulè — gli elementi che lui aggredirà in questi cinque mesi, penso anche in maniera forte perché, come qualcuno ricordava, in cinque mesi è difficile fare delle procedure *soft*, perché è un tempo relativamente breve per uscire da una situazione apparentemente fortemente critica.

Non si può agire sui contratti già firmati dai vecchi commissari, perché c'è un problema di continuità dal punto di vista dell'azienda. Bisognerà agire sul personale e ci chiediamo con quali metodi e con quali fini e scopi, e con quali risultati, che comunque rappresentano una parte molto limitata in questo momento del disavanzo di *Alitalia*, anzi in questa fase quasi marginale, poi abbiamo un personale in buona parte anche anziano, quindi che sarebbe anche, in breve tempo, possibile, con degli scivoli, allontanare, ma potevano farlo anche quelli di prima, la questione non cambia.

Giustamente, lei ricordava — e torno al discorso degli aeromobili — che oggi gli aeromobili sono l'elemento che fa avere delle entrate alla Compagnia, come tutte le compagnie, quindi quando leggo della riduzione del numero degli aeromobili, qualche conto me lo faccio ed è difficile migliorare le *performance* di una compagnia aerea, riducendo il numero dei velivoli a disposizione, a meno che non si decida di aumentare il costo per biglietto e già — qualcuno lo ricordava — anche noi da Genova, che non siamo isole, arriviamo ai 800 euro andata e ritorno su Roma, ci costa meno andare a New York. Il tema è capire qual è la politica che si sceglie di adottare.

Noi chiederemo al Presidente anche l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, perché alcuni temi, come la mobilità aerea, le tariffe degli aeroporti e questo, è chiaro che ci deve essere un coordinamento tra ministero dello Sviluppo economico e il ministero delle infra-

strutture e dei trasporti, perché se sono elementi che influenzano il nuovo piano di *Alitalia*, noi vorremmo sapere cosa sta decidendo il Governo, se in queste ore c'è un'interlocuzione e c'è l'intenzione di portare a una rivisitazione, ad esempio, delle tariffe aeroportuali nel Paese, che è un elemento non secondario — credo — rispetto alla situazione della Compagnia.

Per quanto riguarda il discorso degli eventuali spacchettamenti, anche su questo sono contento che oggi il Ministro ci dica che non è un'ipotesi all'ordine del giorno. Le segnalo che, il suo Sottosegretario, su alcuni temi era stato in posizioni leggermente diverse da lei, sia sul fatto che non ci sarebbe più stata nessuna ipotesi di intervento pubblico nella compagnia, sia il fatto che probabilmente il mandato del commissario prevedeva anche ipotesi che andavano oltre l'ordinaria amministrazione e quindi anche lo spacchettamento eventuale di rami d'azienda che non funzionavano. Se questi sono i paletti, quindi non spacchettamento, non ridimensionamento del numero degli *slot* degli aerei, interventi, a questo punto, ci chiediamo su cosa? Cosa aggredirà il commissario? Questo è un panorama un po' diverso da quello che ci racconta la stampa, perché se invece dobbiamo leggere la carta stampata, quello che temiamo è che si stia preparando, con denaro pubblico, un'operazione privata, nel senso che tutti i costi li sostiene lo Stato, quindi sostiene lo Stato il ridimensionamento dei dipendenti, sostiene lo Stato il costo dello spacchettamento aziendale, della riduzione di tutti i costi, che non sono solo i 400 milioni, ma i costi aggiuntivi che avremo qualora ci fossero esuberanti o quant'altro, e poi il privato prende sostanzialmente un'azienda che invece starebbe sul mercato e quindi non si capisce, a quel punto, perché si vende l'azienda. Mi auguro che non sia questa l'operazione e mi auguro che comunque ci sia una trattativa che si riapra a trecentosessanta gradi nel caso di interventi di privati, perché ci sono più ipotesi che non sono scese in campo, dal momento in cui non c'è più il consorzio.

L'altra cosa che non ci è piaciuta — e lo ribadisco perché c'è un membro del Governo di primaria importanza — è il fatto che *Ferrovie* che si rifiuta a venire in audizione. Questa è un'altra cosa che non ci piace, perché c'è poca trasparenza nella gestione di un problema complesso, dal momento che in questa sede siamo tutti a disposizione a cercare di dare una mano per risolverla e non per aggravarla. Però, se non abbiamo le informazioni, non abbiamo i bilanci, non sappiamo le indicazioni del Governo, non sappiamo perché non è andato in porto il consorzio, non ci viene a parlare neanche *Ferrovie*, è difficile fare una valutazione su come stanno esattamente le cose. Grazie.

PRESIDENTE. Desidero rendere edotti tutti, perché ieri avevo informato la Commissione che avremmo mandato una email a tutti gli interlocutori che avevamo già cercato, il Ministro chiaramente non ne è a conoscenza, ma sono molti: *Ferrovie*, *Lufthansa*. Noi abbiamo ricevuto le risposte di alcuni che sono: l'*Autorità di regolazione dei trasporti* che verrà; *Delta*, che si è resa disponibile, però dopo la pausa natalizia; *Atlantia* ci dice che non verrà; *Lufthansa* è disponibile a venire dopo la pausa natalizia. Da *Ferrovie*, non è arrivata una risposta ma attraverso un'interlocuzione ufficiosa si sono dichiarati disponibili a inviare una memoria scritta tra qualche giorno, ma non a essere presenti in Commissione. Questo per rendere edotti tutti della situazione, perché avevo annunciato che avrei informato tutti i capigruppo; l'ho detto in questa sede così almeno tutti sono informati della situazione.

RAFFAELLA PAITA. Cercherò di essere brevissima. Ringrazio il Ministro anche per il dettaglio delle informazioni che ci ha dato. Colgo anche l'occasione per dire che io sto apprezzando il lavoro che state facendo, quindi mi piace dirlo in questa occasione.

Io non sono tanto interessata ad alcuni argomenti che anche i colleghi hanno scelto, legittimi, di sapere nel dettaglio che cosa non abbia funzionato nell'ultimo miglio,

per non arrivare al risultato che invece era stato ottimisticamente premesso dal Ministro, intanto perché comunque l'ottimismo era cauto e ragionato e poi perché credo che, invece, la nostra concentrazione, il lavoro di oggi e la domanda che vorrei porle, Ministro, è: quali sono gli scenari concreti sul futuro? La cosa che preoccupa di più è il fatto che sia stato consumato tanto tempo, che questo tempo, a questo punto, rischia di essere anche molto feroce, perché non c'è ancora un'ipotesi strategica in campo; lo schema di fondo del ragionamento che era stato premesso, in qualche modo, è alterato, cambiato, è molto differente. Quindi oggi, secondo me, lei dovrebbe darci qualche indicazione un po' più precisa rispetto a quelle che possono davvero essere le prospettive.

Questa mattina noi abbiamo audito tutte le organizzazioni sindacali e ovviamente lei conoscerà benissimo quali sono le ansie e le preoccupazioni dei lavoratori, ma non lo dico certamente perché non ci fosse attenzione da parte del Governo, perché oggi abbiamo potuto averla anche noi. Sappiamo che cresce un'ansia che ci preoccupa tantissimo. Mi interessa quindi avere un po' più di prospettiva di ragionamento concreto sul futuro e cercare di capire che cosa possiamo fare anche noi per essere d'aiuto.

Una sola nota polemica è nei confronti di *Ferrovie*: io non credo si possano rifiutare di venire auditi o, meglio, forse si possono rifiutare sull'argomento in oggetto, ma possono essere auditi da qui a breve anche con un oggetto più ampio. Franca-mente, questa è una cosa che stona anche con l'atteggiamento di collaborazione, che mi pare sia venuto anche dalle opposizioni con gli interventi di oggi. Non lo comprendo. Quindi chiederei, anche da parte vostra, un intervento di sensibilizzazione sul tema, perché riteniamo che siccome fino ad oggi c'era un'ipotesi, che era stata anche precisata con interlocuzioni, se si chiede, da parte della Commissione competente, di avere dei dettagli e un approfondimento su quello che è avvenuto, non mi sembra che si possa accettare che questa interlocuzione non ci sia affatto.

LUCIANO CANTONE. Grazie al Ministro, che si sta facendo carico di una problematica così importante, tra le altre in questo periodo. Noi abbiamo apprezzato sicuramente le parole che riguardano la tutela dei livelli occupazionali, quindi in linea con le preoccupazioni dei sindacati che abbiamo audito stamattina. Infatti, se qualcosa ci insegna la storia di *Alitalia*, sicuramente è che non si può ancora puntare sul taglio dei livelli occupazionali, perché comunque questo non risolverebbe, anzi peggiorerebbe di molto la situazione.

La maggior parte degli auditi in questi giorni ci riportava come possibile soluzione o, comunque, come auspicabile, l'investimento sulla flotta, che è una cosa che a detta di molti, anzi quasi tutti gli esperti del settore, potrebbe dare una grossa mano. Però, serve capire meglio come si deciderà di intervenire e quali, nello specifico, saranno i compiti del commissario, anche per poter permettere a questa Commissione di affrontare meglio l'esame di questo decreto-legge.

MARCO SILVESTRONI. Io ho ascoltato il ministro Patuanelli. Non ho ben capito, però, alla fine della sua relazione, cosa vuole fare il Governo. Se il Governo ritiene che *Alitalia* è strategica, il Governo deve dire se la vuole e soprattutto se la deve nazionalizzare; una volta nazionalizzata, eventualmente il Governo deve dire qual è l'*asset*, qual è il piano strategico con cui si vuole realizzare.

Ho sentito anche — nell'intervento sia da parte sua che da parte di un collega — della possibilità di un intervento pubblico da parte del Governo. Noi del gruppo di Fratelli d'Italia non siamo contrari a un intervento pubblico, se si sa effettivamente che cosa si vuole fare e qual è il piano industriale che il Governo vuole dare ad *Alitalia*, se è la compagnia di bandiera. Ricordiamoci che stiamo trattando un argomento importante e difficile e i cittadini non percepirebbero bene un ennesimo finanziamento. Ricordiamoci che in trent'anni *Alitalia* è costata quasi una mezza Finanziaria, un reddito di cittadinanza o, meglio, molto di più, perché sono 9 miliardi in trent'anni e su *Alitalia* sono stati messi 9

miliardi, per ritrovarci — e non è certo colpa sua — per ritrovarci oggi comunque a parlare di commissariamento e di commissario straordinario. La nostra paura è che effettivamente il problema poi non sarà risolto: noi prendiamo questi 400 milioni e li diamo per fare che cosa? Per socializzare le perdite e poi far guadagnare chi? Quale soggetto privato?

Inoltre, non ho capito neanche bene quando lei dice che non regaleremo *Alitalia* a *Lufthansa*. Come facciamo a non regalarla a *Lufthansa*? Qual è la strategia per non regalarla? Queste sono le domande che penso tutti ci poniamo.

FEDERICA ZANELLA. Ringrazio al ministro per la sua disponibilità. Mi riaggancio anche io alle domande dei colleghi che riguardano il piano industriale e tutte le criticità messe in luce, i *vulnera* e *in primis* — molto ben esemplificati dal collega Rixi — che non sia un'operazione privata, finanziata con denaro pubblico. Vorrei puntualizzare meglio la domanda del collega Mulè, in quanto aveva citato le dichiarazioni del ministro che si era detto moderatamente ottimista alla vigilia del 21 novembre, evidentemente lei aveva delle informazioni che poi non sono state confermate. Poi lei — abbiamo preso — che non ha inteso concedere una proroga, perché lei ha ritenuto che non si sarebbe mai tenuto questo consorzio. Quindi quali elementi nuovi sono sopraggiunti? E le faccio una domanda specifica: visto che è stata *Atlantia* a sfilarsi, *Atlantia* ha messo in correlazione la questione delle concessioni autostradali con i 400 milioni da mettere in *Alitalia*?

Secondariamente, i famosi 400 milioni che noi mettiamo, sarebbero serviti come prestito-ponte per un consorzio consolidato, quindi non raffigurabili come forse aiuto di Stato, per pochi mesi, per consentire la nascita del consorzio e aiutarlo a entrare in attività. *Lufthansa* ha già fatto sapere che il suo piano sarebbe, eventualmente, di investire in diciotto mesi, dopo che ha risanato la società. E su questo le chiedo: non la regaliamo, quindi non scorporate, non spacchettate e loro hanno già detto di essere disponibili alla parte *aviation*. Peraltro, indiscrezioni di stampa di-

cono che il percorso con *Lufthansa* sarebbe già stato intrapreso nonché sollecitato dalla senatrice Giulia Lupo, che è un'assistente di volo. Volevo chiedere se effettivamente c'è stata questa facilitazione per parte della senatrice.

Ultima domanda, ma non certo per importanza. Sono stati spesi — lei diceva — quasi 2 milioni di euro al giorno, sono circa 900 milioni, c'è chi parla di secchio bucato, in trenta mesi. Questi commissari, che comunque tra le difficoltà hanno speso 900 milioni di euro di prestito-ponte, come verranno liquidati? Le chiediamo massima chiarezza, perché ci sono indiscrezioni di stampa che parlano di una buonuscita di 10 milioni di euro. Vorremmo sapere con quanto verrà liquidato ciascuno di loro e con quanto è stato liquidato chi è già uscito, quali sono state le buonuscite dei commissari anche in passato, se fosse possibile. Grazie.

ELENA MACCANTI. Anch'io sarò rapidissima, poiché l'intervento di merito l'ha svolto l'onorevole Rixi. Questa mattina, i sindacati che sono apparsi preoccupati, ma anche con le idee chiarissime, perché ci hanno dato una serie di elementi importanti, hanno sollevato il problema del Fondo di solidarietà per il trasporto aereo. Loro ci hanno spiegato che nella manovra di bilancio è stato bocciato un emendamento in Senato e che, se non si corre ai ripari, a partire dall'1 gennaio 2020 questo fondo non c'è più — e questa è la domanda che le pongo, Ministro — e che dall'1 gennaio 2020 sarebbero senza integrazione al reddito 12.500 dipendenti. Glielo chiedo, perché teoricamente la manovra è ancora aperta, ci sarebbe addirittura il tempo per il terzo passaggio parlamentare, se questo fosse necessario; le chiediamo chiarimenti su questo aspetto.

Un'altra domanda secca per quel che riguarda *Ferrovie dello Stato*: ad oggi è completamente uscito di scena? Questo forse potrebbe anche giustificare il fatto che si rifiutino di venire in audizione in Commissione, cosa che, anche per quello che riguarda la Lega, evidentemente è molto grave, ma la domanda è: ad oggi *Ferrovie dello Stato* è ancora presente? Quindi l'i-

dea del consorzio, della *newco* con la presenza di *Ferrovie dello Stato*, per quanto riguarda il Governo, è ancora oggetto come dire di riflessione, o no?

La terza domanda è se e come si coordina con il MIT, e questa per noi è una domanda fondamentale per quel che riguarda la Commissione trasporti. Noi chiederemo l'audizione del Ministro, ma le chiediamo se e come si coordina.

Le chiederemmo anche quale perimetro il Governo e lei, nella fattispecie, ha dato al commissario, perché dalle sue parole — che io spero di aver inteso male — il Governo avrebbe dato completamente carta bianca a un commissario, cosa che francamente ci preoccupa.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Cercherò di rispondere il più possibile puntualmente, con alcune premesse. Il ruolo del Ministero dello sviluppo economico rispetto alle strutture commissariali è di vigilanza. Questo vale per ogni attività della struttura commissariale. Rispondo anche, in qualche modo, all'ultima domanda posta. È chiaro che il commissario ha un compito che gli è molto chiaro; poi metterà in campo delle proposte che dovranno, di volta in volta, essere autorizzate dal Ministero dello sviluppo economico. Quindi la carta bianca non vuol dire « da adesso in poi fai quello che vuoi »; la carta bianca è « puoi circondarti del *team* che riterrai opportuno, che deve avere competenze specifiche nel settore ».

Apro una piccola parentesi con la quale volevo iniziare, lo dico banalizzando: il Ministro dello sviluppo economico non fa l'amministratore delegato delle aziende che sono in amministrazione straordinaria, non fa piani industriali, altrimenti sarebbe un po' difficile trovare un Ministro che sia competente dalla siderurgia alle lavatrici, al trasporto aereo, ai *call center* e potrei citare gli altri 147 tavoli di crisi. Sarebbe un po' irrituale che fosse il Ministero e il Ministro a fare i piani industriali delle amministrazioni straordinarie. Certamente, oltre alla funzione di vigilanza, c'è anche la necessaria — permettetemi — visione politica e di indirizzo che va data. Questo per

cercare di rispondere alla domanda sul perimetro. Onestamente, posso dirvi che anch'io sono preoccupato. Se fosse stato semplice risolvere questo problema, non sarebbe qui dal 2008, da quando qualche anno dopo c'è stata la definitiva uscita della parte pubblica, sarebbe già stata risolta da altri se fosse una questione così facile. E poi mi piacerebbe anche avere la possibilità di scegliere tra tante strade, assumendomi le responsabilità per cui sono anche pagato, ma in realtà non abbiamo tante alternative. Come dicevo prima, il 2 dicembre quando i commissari mi hanno scritto, potevo decidere di concedere una proroga, che peraltro non era neanche chiesta dai commissari — e dopo motiverò la scelta fatta — o liquidare l'azienda e quindi di fatto portarla al fallimento, quindi avere gli aerei a terra il giorno dopo, non dopo settimane o mesi. Immaginate che nel momento in cui il Ministro dello sviluppo economico scrive ai commissari di procedere con ordinata liquidazione, ovviamente le autorità di vigilanza immediatamente sospendono il titolo, il COA credo si chiami. È una cosa che succede il giorno dopo, non dopo sette mesi. Quindi questa non era un'opzione sul tavolo.

L'altra scelta era quella di rinnovare in qualche modo la procedura. E qui giungo anche alla domanda dell'onorevole Rixi rispetto ai commissari. I commissari hanno formalizzato le loro dimissioni, è evidente che prima c'è stata un'interlocuzione in cui abbiamo preso atto di tale intenzione — faccio un esempio *pop*, come si usa dire — qualche volta si cambia l'allenatore senza che quest'ultimo abbia le colpe di una squadra che sta perdendo. Io confermo la bontà dell'operato dei commissari, confermo anche che in questo momento c'era la necessità di discontinuità, anche per dare un segnale a tutto il mondo attorno ad *Alitalia*. Ritengo che sia stata una scelta giusta. Poi, avendola fatta io, è facile ritenere che sia stata una scelta giusta quella della nomina del commissario unico nella persona dell'avvocato Leogrande.

Sui commissari l'onorevole Zanella chiedeva chiarimenti sulle liquidazioni, quanto sono stati pagati. I commissari uscenti non

hanno ancora incassato neanche un centesimo. I commissari hanno fatto una richiesta, però è una questione che riguarda la direzione generale. Il direttore generale Fiorentino sta facendo l'analisi della proposta ricevuta, ovviamente tenendo conto di un decreto che disciplina i compensi dei commissari straordinari. Non si va a caso o a *forfait*. Chi ha fatto qualche consulenza tecnica d'ufficio sa benissimo che esistono i compensi per i CTU, hanno delle forchette, hanno delle limitazioni che possono essere in più o in meno, dopodiché ci sarà un'interlocuzione e verrà definito il compenso. Ad oggi i commissari uscenti non hanno ricevuto nemmeno un centesimo per quello che hanno fatto fino adesso. Saranno giustamente pagati in proporzione a quello che hanno fatto e a quanto stabilisce il c.d. decreto sui « Compensi » delle strutture commissariali. Altri dati di liquidazione di commissari precedenti non li ho. Se è di interesse della Commissione, vi trasferiremo i dati in un momento successivo.

A proposito di dati — passo quindi ad un'altra domanda — so che nel decreto con cui erano stati stanziati i precedenti 900 milioni c'era un obbligo di pubblicazione di alcuni dati finanziari, non avevo verificato che non sono pubblicati, sarà mia cura chiedere al nuovo commissario di pubblicare immediatamente tutti i dati che sono da pubblicare.

C'è un buon coordinamento con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con cui su tanti *dossier* lavoriamo a intreccio; ci sentiamo quotidianamente su tutti i *dossier*, ed è chiaro che su questo, in particolare, c'è una forte intersezione tra i nostri Ministeri; entrambi condividiamo il percorso che stiamo sviluppando rispetto alla necessità di rilancio della compagnia. In questo senso *Ferrovie dello Stato* è struttura che risponde al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e non al Ministero dello sviluppo economico.

Ciò detto, ritengo incomprensibile il rifiuto di *Ferrovie* di venire in Commissione, lo dico chiaramente. Non è mia competenza quella di intercedere rispetto a *Ferrovie dello Stato* per chiedere la loro pre-

senza qui, ma ne parlerò con il ministro Paola De Micheli facendo sì che sia lei a farlo, perché ritengo incomprensibile il rifiuto di venire a riferire in audizione. Io posso capire il venire in audizione e non dire niente. Riesco a comprendere la posizione di uno che viene e non dice nulla, ma non capisco il rifiuto.

Quando dicevo che non butteremo via il lavoro fatto precedentemente, intendevo riferirmi anche al lavoro fatto da *Ferrovie*. Era necessario uscire da quella procedura, e questo è il motivo del decreto-legge. Quindi riallocare con una nuova procedura i 400 milioni. Non butteremo via quanto di buono è stato fatto.

Ritengo che l'intermodalità del trasporto sia un valore, che può essere attrattivo. Lo dico banalmente, anche sulla questione dei costi, quando dico che il Ministro non può fare l'amministratore delegato, il Ministro non è onnisciente: io sono ingegnere fino al midollo, dico le cose che so e cerco di approfondire le cose che so il più possibile; per il resto mi affido alle cose che mi vengono dette, ma su un settore così specifico come quello del trasporto aereo bisogna essere consapevoli dei propri limiti prima di individuare alcuni elementi specifici. Credo che però l'idea di poter mettere assieme trasporto aereo e ferrovia con un passeggero che da New York arriva a Fiumicino ma ha destinazione Firenze, ha il *Freccia* che lo aspetta in stazione e i bagagli se li ritrova in albergo possa essere un meccanismo virtuoso da mantenere come valore. Quindi il fatto che ci possa essere in questa fase un ulteriore coinvolgimento di *Ferrovie* io lo ritengo possibile, e sarà certamente necessaria l'interazione con *Ferrovie* che, essendo capocordata, potrà dare indicazione anche di ciò che è successo con tutti gli altri componenti potenzialmente interessati alla costituzione di un consorzio. È del tutto evidente che la motivazione per cui avevo manifestato un cauto ottimismo, che poi si è tradotto in una forte criticità è perché un componente del consorzio *Atlantia*, si è sfilata il 20 novembre. Quindi il 21, alla scadenza della procedura, non c'era il consorzio. È successo il 20, quando si è manifestato il fatto che non

c'erano le condizioni che, allorché avveratesi, avrebbero portato alla costituzione del consorzio. Non c'era « sì, ci siamo, se ». Non c'era un elenco di condizioni che avrebbero portato alla costituzione del consorzio. Questo per ammissione di *Atlantia*. A quel punto era evidente che mancava un pezzo industriale di quel consorzio, banalmente mancavano anche 350 milioni, che non è un elemento così influente nella possibilità di un consorzio di costruirsi, perché non c'era un'alternativa immediata da mettere in campo.

All'onorevole Zanella che mi ha chiesto se *Atlantia* ha messo in relazione *Alitalia* e *Autostrade*, la risposta è evidente nella lettera del 2 ottobre, una lettera costituita da due pagine: nella prima si elencavano le criticità ancora esistenti sul *dossier Alitalia*; nella seconda si diceva « noi, fino a quando non abbiamo certezze sull'altro fronte, siamo in difficoltà ». C'è stata un'interlocuzione che io personalmente non ho mai voluto mettere in dubbio, anche perché uno dei due *dossier* non è sul mio tavolo, è sul tavolo MIT e Presidenza del Consiglio, non ho mai parlato contemporaneamente delle due questioni, come era ovvio che fosse. Nessuno ha puntato la pistola alla testa a qualcuno per proporsi a far parte del consorzio, è stata una libera scelta di mercato fatta da una società privata, quindi pensavamo che ci fosse un percorso di avvicinamento a quel *dossier* con interesse su quel *dossier* e basta. La scelta è stata un'altra, ne abbiamo preso atto il 20 novembre e il 21 ho dovuto constatare che non c'erano le condizioni per una proroga non richiesta da parte dei commissari, cosa che avrei potuto proporre io ai commissari, ma in realtà non c'era la motivazione per fare una proroga, perché mancava una parte consistente del consorzio.

Fondo di solidarietà. Vi do qualche dato. Questi sono trasmessi qualche giorno fa. Nelle entrate del fondo il bilancio consuntivo 2005-2018 era 2,426 miliardi, l'addizionale 2019 ha prodotto un incasso di 110 milioni e un contributo straordinario 2019 di 5,5 milioni, quindi in questi anni le entrate sono state di 2,543 miliardi. Uscite 2005-2018: 1,5 miliardi circa, le prestazioni

erogate nel 2019 sono pari a quasi 70 milioni di euro. Al momento il fondo è costituito da 933 milioni. Quindi, anche se non venisse alimentato nel 2020, sarebbe comunque capiente per le esigenze che si dovessero presentare, perché nel 2019 sono stati erogati solo 70 milioni. Se gli accompagnamenti, di cui parlava l'onorevole Rixi prima, potranno essere un po' più ampi e ci sarà più bisogno del fondo, è comunque capiente perché stiamo parlando di un rapporto di oltre dieci volte, quasi quindici, rispetto a quanto erogato nel 2019. Detto questo, io avevo preso un impegno a rendere strutturale il fondo, non ci siamo riusciti nella legge di bilancio. Tra gli emendamenti che la Commissione potrà proporre a questo disegno di legge di conversione del decreto-legge, potrà prevedere una proposta su questo tema, che il Governo valuterà con serietà e scrupolo.

La proposta del Governo di inserire nella legge di bilancio il testo del decreto-legge su *Alitalia* era perché oggettivamente si trattava di un dossier urgente, posto che ciascun tema ha dignità di essere discusso nelle aule parlamentari: come ho detto più volte da ex capogruppo di un gruppo parlamentare, riconosco la necessità che il potere legislativo eserciti le sue funzioni nel miglior modo possibile; è anche vero che aggiungere decreti-legge nel calendario dei lavori parlamentari va un po' a detrimento del lavoro del potere legislativo, che si sviluppa probabilmente in modo più compiuto attraverso i disegni di legge. Per questo motivo era stata avanzata la proposta di inserimento nel disegno di legge di bilancio, ma non c'era una volontà di sottrarre al dibattito parlamentare questo tema.

Cinque mesi. Cinque mesi è una scadenza legata più alla cassa. Però, pur non entrando nel merito puntuale delle componenti costo, io credo che ci siano anche — ma dobbiamo dircelo con franchezza — alcune rotte che andrebbero riviste, perché non hanno un valore elevato rispetto alle necessità di trasporto, ma hanno invece un costo elevato. Adesso non cito le singole rotte, ma mi è capitato spesso di fare voli sulla stessa linea in quello che viene considerato il terzo aeroporto di Milano in cui

si viaggia spesso in pochi, tanto che ti spostano nell'aereo perché bisogna equilibrare i pesi, questo solo per citare un caso che magari può non essere quello giusto, perché poi uno si basa sull'esperienza personale, ma i dati poi sono diversi.

Comunque, dai dati che abbiamo, alcune tratte possono essere riviste. Ci sono elementi, anche delle forme di pagamento e tempi di pagamento, non soltanto nel *quantum* rispetto al carburante, rispetto ad alcuni *leasing* che non sono stati rivisti (non tutti), su cui si può lavorare per ottenere delle condizioni migliori. Quindi le prime interlocuzioni con il commissario e le interlocuzioni di questi mesi ci portano a dire che si può intervenire puntualmente su alcune voci di costo, anche per allungare i tempi di questa procedura. È chiaro che oggi sono fissati in questo modo, ma è legato al fatto che l'erogazione dei 400 milioni, con la cassa disponibile ad oggi e la media storica delle uscite di cassa, ci porta a dire che questo è lo spettro temporale, in realtà ragionando sul *rolling* estivo, sull'incasso dello sbrigliamento per l'estate, che inizia tra febbraio e marzo, è probabile che ci sia la possibilità di individuare un percorso più lungo. Anche per valutare il percorso che citava l'onorevole Fassina di un intervento più ampio della parte pubblica. Nella misura in cui io ritengo giusto che vi sia una struttura commissariale con una persona che prende alcune decisioni e le propone al Ministero vigilante, ritengo non corretto dare oggi troppi elementi di dettaglio di quello che io penserei di fare, perché non sarò io a farlo, ma sarà il commissario straordinario.

Hanno ragione quanti hanno detto che c'è qualcosa che riguarda non il perimetro aziendale, ma quello che sta fuori dal perimetro aziendale. Quando parlavo di riforma del settore del trasporto aereo è anche a questo che mi riferivo. È verissimo che il rapporto delle tariffe aeroportuali pagate a Fiumicino può essere rivisto. Queste però sono solo considerazioni, permettetemi. A parte la politica generale di Governo e gli indirizzi di Governo, c'è il ministro De Micheli che verrà audita e che vi dirà quali sono le sue idee.

Credo di aver risposto non a tutto quello che mi faceva comodo, ma a tutto quello che mi è stato chiesto. Se ho dimenticato qualcosa, rimango, come sempre, a vostra disposizione.

MAURO ROTELLI. Devo dire che come gruppo non la invidiamo neanche un po', Ministro, perché questa è una gatta da pelare bella grossa. Io credo che però qualche responsabilità voi ce l'abbiate.

Lei ci ha raccontato di questa lettera dei primi di ottobre del gruppo *Atlantia* e della relazione o correlazione con la vicenda *Autostrade*, e ci ha anche detto che giustamente lei come formazione ingegneristica — chissà se ci sarebbe stato meglio un architetto invece che un ingegnere al Ministero, per avere più immaginazione — avrebbe evitato di entrare nei piani industriali, perché fa altro, però ci ha raccontato, in coda, qualche azione. Mai sento parlare di una rivisitazione del rapporto, alla luce di quello che ci ha detto del 2 ottobre, delle concessioni aeroportuali. Mai. Noi abbiamo accolto qui in Commissione Presidente, quante decine di persone in questi giorni? Tutti, dai sindacati, a chi lavora e presta i servizi all'interno delle aree aeroportuali, ci hanno raccontato di un mercato, di un settore in crescita, florido: nel mondo, in Europa e anche in Italia. Ci hanno raccontato di numeri importanti, sia di passeggeri che di movimenti singoli. Abbiamo sentito parlare di *slot*, di disponibilità, tutta una serie di situazioni che erano tutte tranne che negative. Mai abbiamo avuto qualcuno che è arrivato e ci abbia detto che la situazione è al limite. L'abbiamo sentito da chi presta servizi all'interno di queste aree.

La nostra sensazione è che è vero che ci sono dei privati — come ha detto lei, li ha definiti proprio così — che poi hanno ritirato la loro disponibilità, dei privati che però godono di una serie di benefici gestendo beni pubblici che sono enormi, e — riteniamo e crediamo — con guadagni enormi. Altrimenti non si riesce a capire dove questa ricchezza, che è sviluppata da un mercato in costante incremento, in aumento costante anno per anno, mese per mese, vada a finire, se poi l'unica compa-

gnia, l'unica struttura societaria che ne risente è *Alitalia*. Questa lamentela non è che ce l'abbiamo dalle altre *low cost* o dagli altri vettori. Non ci sembra che ci venga descritta una situazione di questo tipo con necessità. Le abbiamo recepite — e il Presidente se lo ricorderà — dalle società di *handling* — non vorrei sbagliarmi — che ci hanno raccontato che i margini erano ridotti all'osso. L'abbiamo sentito non sul dossier *Alitalia*, ma per quanto riguarda il cambio dei carburanti, la produzione dei mezzi all'interno delle aree aeroportuali. Quindi, Ministro, io le chiedo seriamente di porre attenzione anche a questo aspetto.

Ho sentito giustamente la questione del carburante, la dilazione dei pagamenti: qual è il rapporto e che cosa i Ministeri e il Governo possono fare rispetto a queste questioni, che invece riguardano le concessioni aeroportuali ultradecennali.

GIORGIO MULÈ. Signor Ministro, sul discorso dei costi mi sono permesso di chiederle chiarimenti ulteriori, perché, siccome lei ha anche dimostrato nella replica di avere contezza di alcuni costi, dove voleva intervenire, dal momento che lei ha detto di ritenere di avere elementi su cui intervenire. Tanto che ha citato adesso le rotte da rivedere, alcune tratte da rivedere, quindi avendo una idea chiara da trasferire al commissario straordinario.

Su questo specifico punto, Ministro, però secondo me c'è un dovere di trasparenza, anche per fugare delle notizie che alimentano non un buon clima intorno all'azienda, per la credibilità dell'azienda e per evitare confusioni inutili. La domanda è semplice.

Lei ha nominato l'avvocato Leogrande commissario straordinario, *Il Sole 24 Ore*, che non è certo l'ultimo giornale, anzi è il faro della credibilità, indica nella figura della senatrice Giulia Lupo la persona che le ha materialmente suggerito la nomina dell'avvocato Leogrande, e pone la figura di questa senatrice al centro di tutte le manovre intorno ad *Alitalia*: incontra il numero 2 di *Lufthansa*, incontra gli altri partner... Ministro, lei ha nominato la senatrice Lupo *advisor* del Governo per la faccenda di *Alitalia*? Viceversa capisce che

un interlocutore industriale deve sapere, se deve parlare con la senatrice Lupo o deve parlare con lei. Se lei su questo ci può dare indicazioni, anche perché già la senatrice Lupo ci preannuncia che il direttore generale sarà Giancarlo Zeni, che lavorava in *Blue Panorama* e ha già lavorato con commissario Leogrande.

Io la prego, proprio per evitare di scendere al livello in cui in questo momento, per la gravità della situazione, non possiamo andare, di chiarire esattamente se ha un ruolo e qual è il ruolo della senatrice Lupo rispetto ad *Alitalia*.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Parto dalle ultime questioni poste. La senatrice Giulia Lupo è una senatrice della Repubblica, esercita le sue funzioni di mandato, come fa ciascuno di noi, perché ciascuno di noi credo abbia dei settori di maggiore interesse dove, oltre ad esercitare le proprie funzioni costituzionali, esercita anche il proprio ruolo di più o meno esperto di alcuni settori. È vero che ha fatto la *hostess*. Non faceva l'amministratore delegato, ma è anche vero che ci sono delle persone che vengono audite, a cui si dà grande risalto, che magari non hanno fatto mai neanche la *hostess* nel settore del trasporto aereo. Non sono due cose che stanno sullo stesso piano. Il fatto di aver svolto un determinato lavoro non preclude il fatto di avere competenze in un settore che probabilmente conosce anche in virtù del lavoro che ha fatto. Ha fatto anche la sindacalista in quel settore, che ha studiato. E posso assicurarvi che da quando seguo questo dossier come Ministro, ma da quando lo seguivo anche prima, perché seguivo con attenzione il *dossier Alitalia* anche nella mia funzione di capogruppo, ha dimostrato di conoscere molto bene questo settore. Dopodiché è evidente che molti colleghi, non solo del mio movimento politico, si sono avvicinati a me in queste settimane, in questi mesi, e non solo su *Alitalia*, per indicarmi il tale consulente piuttosto che la tal'altra persona, quindi è normale che accada così. Le scelte però sono del Ministro. Non c'è nessuna scelta prioritaria né eterodiretta da nessun altro né spinta da alcuno. Le scelte che faccio io,

e questo vale da sempre per me, sono scelte mie. Sono non sempre giuste, ogni tanto si sbaglia. Sono convinto che la scelta dell'avvocato Leogrande sia giusta. Non perché sia un nome che mi è stato fatto da qualcuno, ma per quello che ha fatto. Il *team* con il quale collaborerà sarà un *team* che sceglierà lui e nessun altro. Questo per chiarire sul ruolo della senatrice Lupo e sul *team*.

Le considerazioni fatte invece dal collega Rotelli non riguardano il Ministero dello sviluppo economico. Io posso dire che condivido parola per parola ciò che lei ha detto. Ritengo che sia necessario intervenire sulle tariffe aeroportuali, perché altrimenti non basta fare un intervento su *Alitalia* — bisogna uscire dal perimetro aziendale, come ricordava l'onorevole Fassina — ma sono scelte che potrà fare anche la Commissione in sede di conversione di questo decreto e che verranno valutate, però sarà il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti poi ad avere la parola decisiva rispetto alle valutazioni fatte dalla Commissione. Da parte mia posso assicurarvi che condivido parola per parola ciò che è stato detto. Ad onor del vero, lungi da me fare una difesa d'ufficio di qualcuno, soprattutto di chi sto per difendere, l'aeroporto di Roma Fiumicino è probabilmente

uno dei migliori aeroporti al mondo in questo momento. È facile farlo così.

EDOARDO RIXI. A me interessa capire se questo tema è stato dibattuto o deve essere ancora dibattuto: *Alitalia* rimarrà una compagnia di bandiera? Il Governo ha affrontato la tematica della preservazione di *Alitalia* come compagnia di bandiera o c'è anche l'ipotesi che non avremo più una compagnia di bandiera?

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Posto che — come ho già detto — credo che dopo il *brand Ferrari* il *brand Alitalia* sia il più conosciuto al mondo per la qualità del servizio che ha reso negli anni, ritengo che un Governo non possa che essere orgoglioso di poter dire che *Alitalia* è, e resterà la compagnia di bandiera.

PRESIDENTE. Ringrazio il Ministro Stefano Patuanelli per la sua disponibilità e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.

*Licenziato per la stampa
il 21 aprile 2020*

PAGINA BIANCA



18STC0087650