

**COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

11.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 GENNAIO 2020

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ALESSANDRO MORELLI**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cantone Luciano (M5S)	13
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i>	3	Fassina Stefano (LEU)	12
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):		Gariglio Davide (PD)	11
Morelli Alessandro, <i>Presidente</i> ..	3, 4, 14, 17, 18	Lupi Maurizio (Misto-NI-USEI-C !-AC)	6, 18
		Mulè Giorgio (FI)	4
		Paita Raffaella (IV)	13
		Patuanelli Stefano, <i>Ministro dello sviluppo economico</i>	3, 14, 17, 18
		Rixi Edoardo (Lega)	8
		Rotelli Mauro (FdI)	10

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 15.05.

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 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 Stefano Patuanelli per aver accettato nuovamente il nostro invito e gli cedo la parola, non prima, di ringraziarlo pubblicamente perché ieri, a seguito delle numerose richieste da parte di molti dei commissari, anche oggi presenti, non ha atteso che ci fosse l'invito da parte della Commissione, ma mi ha telefonato, quindi lo ringrazio pubblicamente perché ha dimostrato, una volta di più, di avere grande sensibilità per questa istituzione,

cosa che per altri esponenti di vari Governi non c'è sempre stata. Quindi grazie, Ministro, per la sua presenza così tempestiva e per la sua disponibilità.

A questo punto le cedo la parola, prego.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Grazie, Presidente, anche per le sue parole, non scontate e non di rito, che apprezzo per la loro sincerità. Così come – credetemi – io ritengo sia dovere di un Ministro dare priorità ai lavori parlamentari, di tutti gli organi, e lo ritengo, per molti aspetti, un privilegio a prescindere dal dibattito politico che ci può essere sui singoli temi. Da parte mia ci sarà sempre questa disponibilità ad essere presente in questa Commissione, così come in tutti gli altri organi che vorranno chiedermi degli interventi.

Faccio un intervento più sull'ordine dei lavori che nel merito, nel senso che io ho già svolto, sempre in questa sede, l'audizione sul decreto-legge attualmente in conversione; ho letto ieri, ed è per questo che ho avuto un'interlocuzione diretta con il Presidente, della richiesta di una mia nuova presenza qui, così come ho letto le agenzie di stampa di quanto accaduto ieri nelle altre audizioni che avete svolto; posso dirvi che purtroppo non ho potuto leggere i testi completi delle audizioni, se non la relazione di *Ferrovie* che mi è stata inoltrata dall'amministratore delegato, so che forse è irrituale, ma forse è meglio se cominciamo con le vostre domande e osservazioni o richieste che dovete farmi, perché altrimenti rischierei di ripetere le cose già dette, magari rispondendo a qualcosa emerso dalle agenzie di stampa, ma potrebbe non essere centrato rispetto alle vostre richieste. Se siamo d'accordo, possiamo procedere in questo modo.

PRESIDENTE. Do la parola ai deputati che intendono intervenire per porre quesiti e svolgere osservazioni.

GIORGIO MULÈ. Signor Ministro, grazie perché era necessaria ed urgente la sua presenza, ancorché non dovuta, quindi la sua sensibilità istituzionale risponde a quello che è stato ieri il nostro totale essere esterefatti e allibiti da questo trittico di audizioni che, in successione, hanno aggiunto scoramento allo scoramento e ci hanno fatto mancare il terreno sotto i piedi? Perché dai rappresentanti di *Lufthansa*, al commissario straordinario, alla ministra De Micheli ci hanno disegnato un quadro in cui non siamo riusciti a vedere neanche lontanamente il disegno che ha in testa il Governo su *Alitalia*.

Noi ci troviamo a votare un decreto-legge che prevede all'articolo 1 – vado a memoria – al comma 4 un finanziamento di 400 milioni con un termine perentorio che è il 31 maggio 2020, termine entro il quale il commissario straordinario deve espletare tutte le attività di cessione dell'azienda. La cosa davvero grave è che entro questa data – come ci è stato detto in maniera chiara ed esplicita dal commissario straordinario e come ci è stato confermato, per la parte che interessava dal punto di vista manageriale, ancora stamattina da *Ferrovie dello Stato* – è impossibile arrivare al *closing* della cessione di *Alitalia*. Questo perché – e cito senza interpretarlo, perché poi sentirà sulla *web-tv*, è facilmente recuperabile – il commissario straordinario Leogrande, a precisa domanda se quello era un termine che lui era in grado di rispettare per la chiusura della procedura e la vendita della società, ha dichiarato che gli stavo facendo una domanda alla quale lui avrebbe potuto rispondere « se solo ci fosse stata sul tavolo una offerta già per *Alitalia* » « Se ci fosse un'offerta di un terzo compratore pronta, si riuscirebbe tranquillamente entro il 31 maggio, ma oggi non c'è nulla ». Questo fa il paio con quello che ha aggiunto subito dopo, quando ci ha detto che oggi entra in azienda il nuovo direttore generale – già suo compagno di viaggio in *Blue Panorama* – e soltanto da oggi, non avendo lui visto nulla, non essendo in grado

di comunicare alla Commissione alcun dato di bilancio, non avendo guardato nulla, nonostante sia lì oramai da un mese, dal giorno in cui è stata annunciata la nomina, di piano industriale non vi è traccia, perché materialmente non è stato ancora messo mano al piano industriale.

Quindi la situazione è che *Lufthansa* ci ha detto che loro in alcun modo vogliono essere nel piano industriale, ma tutt'al più *partner* commerciale a precondizioni inaccettabili da parte della compagnia; *Delta* si è sfilata nel modo in cui sappiamo e il commissario ci dice « li rivedrò la prossima settimana »: siccome il tempo non è dilatato, ma è quello che è, lei capisce bene che siamo già in una situazione in cui nei cento e poco più giorni che ci separano dal 31 maggio è umanamente, oltre che finanziariamente e amministrativamente, impossibile arrivare al *closing*. A questo si aggiunga il fatto poi che *Atlantia*, nella memoria che ha inviato alla Commissione trasporti, specifica di non essersi mai sfilata dalla cordata, in questo smentendo di fatto quello che lei aveva raccontato, ci aveva detto e quindi su questo sarebbe opportuno un chiarimento, ma di essere sempre pronta a rientrare in partita.

Dunque andiamo alle domande, fatta la premessa su quello che più o meno è successo ieri, ma le assicuro che è stato uno spettacolo davvero penoso e pietoso per le istituzioni e per i parlamentari che sono chiamati a votare un provvedimento, non essendo peraltro in grado di poter votare, avendo indicazioni totalmente contrarie rispetto all'oggetto di cui ci occupiamo. Il commissario Leogrande è stato nominato – dicevamo – da lei, il decreto di nomina è prima di Natale: il decreto-legge che porta la sua firma è del 2 dicembre, Leogrande nominato prima di Natale, il decreto-legge ha questo orizzonte temporale con il termine perentorio al 31 maggio; il commissario ci ha detto candidamente che non ha un piano industriale, che non ha neppure i dati della gestione commissariale che lo ha preceduto, come sia possibile allora davvero questo e quali siano a questo punto le valutazioni del Governo in merito? Lo dico anche perché nella sua precedente audi-

zione lei definì il commissario – cito testualmente – « commissario straordinario che ha esperienze di compagnie aeree avendo gestito la struttura commissariale di *Blue Panorama*, una compagnia non paragonabile per dimensione ad *Alitalia*, ma che conosce certamente il settore del trasporto aereo »; il commissario invece, tra le prime cose che ci ha detto ieri, è che lui non è un *manager* e che proprio per questo ha nominato un direttore generale che percepirà 250 mila euro all'anno.

Su questo occorrerebbe che lei ci desse un suo giudizio. Come si fa a nominare un direttore che guadagna 250 mila euro all'anno, se il suo mandato scade il 31 maggio? O c'è un NBO particolare legato all'attività di Zeni che non ci è stato detto o c'è qualcosa di diverso, oppure lei capisce bene che questo desta sconcerto, e neanche in maniera riduttiva.

Nella sua precedente audizione, Ministro, lei aveva detto che il commissario avrebbe avuto piena autonomia, carta bianca; ieri invece nella sua sofferta audizione Leogrande ci ha raccontato un'altra storia: ci ha detto da giurista – ma questo in realtà si sapeva – quali possono essere gli esiti di un'amministrazione controllata (cessione dell'azienda o la costituzione di una *newco*), ma su quale strada intenda procedere il commissario non è stato altrettanto chiaro. Ci ha detto – ma lo avevamo già sentito in diretta – che *Lufthansa* non è interessata e, dunque, lui è in attesa di indicazioni politiche. Ministro, alla luce di questo quadro, ci sono indicazioni politiche da parte del suo Ministero oppure dobbiamo chiedere, come già abbiamo fatto stamattina, l'intervento del Presidente del Consiglio nella sua qualità di persona che coordina e indirizza l'attività del Consiglio dei ministri?

A proposito del ruolo di *Ferrovie*, del mancato coinvolgimento, il direttore generale di *Ferrovie* stamattina ha detto di non essere stato contattato dal commissario Leogrande e ha aggiunto – credo non a caso – che non sa neppure se si vedranno mai.

Ferrovie dello Stato aveva, su sollecitazione del Governo, elaborato un piano industriale nell'ottica del precedente piano di

acquisizione che poi non si è realizzato, ma il problema è perché in questi venti giorni di attività, o forse meglio dire di inattività, il commissario non ha coinvolto *Ferrovie dello Stato*? *Ferrovie dello Stato* per il Governo che lei rappresenta deve essere un attore in questo nuovo tentativo di cessione di *Alitalia*, sì o no? Anche perché *Ferrovie* ci ha detto che per un anno e mezzo hanno lavorato investendo ingenti risorse personali e di natura economica per mettere in piedi il famoso piano industriale. Ce lo ha raccontato con dovizia di particolari partendo dal 29 ottobre 2018. Ci ha anche detto che lui ha impiegato un anno e mezzo per provare a chiudere la vicenda, avendo sondato tutti i *player* mondiali sul mercato: *Delta*, *EasyJet*, *Lufthansa*... che quindi aveva già fatto un lavoro, che a questo punto ha nel cassetto, che nessuno gli ha chiesto ad oggi di avere, nonostante i tempi siano così vincolati.

Chiudo sul tema con cui ho aperto e a cui ho già fatto cenno: il termine perentorio del decreto del 31 maggio prossimo. Parlandoci chiaro e al di là di quello che c'è scritto nel decreto-legge, stiamo parlando di un termine realistico e credibile o è come la scritta in alto sul televisore a destra dove si legge « Finale di stagione », quando ci sono le *fiction*, ma poi tutti sanno che quella *fiction* continuerà ancora a lungo, perché ci sarà un *sequel*? Ripeto, il commissario ha detto, a mia precisa domanda, che più tempo certamente aiuterebbe.

Bisogna essere chiari e seri, perché parliamo di un problema enorme che investe la vita e soprattutto lo sviluppo di questo Paese, oltre a dodicimila impiegati diretti: se il termine è il 31 maggio, e tutti ci hanno detto che non è un termine realistico, è un termine che non si può validare, ci dica la verità, diciamoci la verità perché FFSS che ci ha lavorato un anno e mezzo, *Atlantia*, *Lufthansa* e tutti gli attori, lo stesso commissario straordinario ci dicono che il tempo non è quello giusto. Ballano 400 milioni, non saranno sufficienti: assumetevi la responsabilità o di dirci in che direzione volete che vada il commissario straordinario, che attualmente è come la Bella Ad-

dormentata, sta là, non ha guardato i conti, non ha messo mano al piano industriale, non ha fatto nulla; svegliatela e diteci dove volete portare *Alitalia*, perché, viceversa, diventa davvero un gigantesco problema non soltanto per il rispetto del Parlamento ma per i nostri veri e unici azionisti, che è il popolo italiano.

MAURIZIO LUPI. Grazie, Presidente. Anch'io ringrazio, non formalmente, il Ministro e condivido assolutamente l'impostazione data dal Presidente e dal Ministro riguardo a quest'ultima audizione prima di passare nel merito del provvedimento.

Le dico perché era fondamentale qui la sua presenza, in modo che si comprendano le domande che anch'io voglio rivolgerle: perché lei è l'unico anello di continuità a cui il Parlamento e questa Commissione possono rivolgersi di politica e di governo.

È evidente che la gestione commissariale di *Alitalia* non inizia con questo Governo: inizia due precedenti Governi fa, penso al governo Gentiloni, a quando salta - lo dico solo per contestualizzare - il referendum tra i lavoratori nell'accordo allora di rilancio di *Alitalia* ancora con privati, *Etihad* e la compagnia che si era costituita, salta tutto; *Etihad* si ritira, il privato si ritira e a quel punto nasce il problema del commissariamento. Il Governo precedente e il suo vedono nel ministro Di Maio e in lei, quindi in una continuità di Governo e in una continuità politica, la gestione di questa crisi che non è solo aziendale, perché altrimenti sarebbe come tutte le altre crisi. Tutti riteniamo essere *Alitalia* un *asset* strategico, ed è evidente che da questo punto di vista noi abbiamo bisogno di indicazioni oggi, perché il decreto-legge ha un contenuto. Quindi non ripeto quanto detto dal collega Mulè, perché lo condividiamo, ma le diciamo la ragione in modo che poi si capiscano le domande.

Noi dobbiamo decidere se ridare 400 milioni di euro, convertire quindi il decreto-legge, perché sono già stati dati, essendo questo un decreto, di nuova cassa ad *Alitalia*. Per giustificare questi ulteriori 400 milioni c'è una discontinuità oggettiva che è stata data: si sono tolti i tre commissari

precedenti dopo una gestione commissariale di ventisei mesi, ventisette mesi - quanti sono - e si è deciso di andare su un unico commissario, e lei, politicamente e da un punto di vista della carica e della responsabilità che ricopre, ha detto « è l'ultimo commissariamento che ci sarà, non possiamo più concedere proroghe, altrimenti questa azienda va a scatafascio ulteriormente, perché manca una prospettiva di piano industriale, data perentoria 31 maggio 2020 », dove per correttezza si dice o si vende oppure l'altra alternativa - come ci ha spiegato ieri il commissario straordinario - è la *newco*. Ma la priorità è venderla, nel senso che avete detto tutti questo, per cui avete quantificato in 400 milioni di euro la necessità ulteriore, oltre al miliardo e 300 milioni già dati, che servirebbe ad *Alitalia* per arrivare alla conclusione della gestione commissariale. Quello che è accaduto ieri sposta completamente, dal nostro punto di vista, il contenuto e l'audizione che lei ha fatto, perché, prima di andare a convertire in legge questo decreto, noi dobbiamo sapere: se *Lufthansa* ci dice che non è interessata; se *Delta* e *Ferrovie dello Stato* e *Atlantia* ci dicono, in diversi modi, che quella prospettiva non è interessante, e sono passati ventisei mesi, è evidente che in quattro, cinque o sei mesi non si trova un compratore. Tant'è che, in tutta correttezza e linearità, lo ha detto anche il commissario. Se non si trova il compratore, ed è impossibile trovarlo, è inutile che al Parlamento lo si nasconda. Perché il Governo non prende una decisione, fa un emendamento e dice - è una cosa diversa - la prospettiva è la costituzione di una *newco*, non servono più 400 milioni o eventualmente ne servono 400 adesso e poi abbiamo problemi di copertura, ma è evidente che - e lo sa meglio lei di me, ma anch'io come lei - che, se vado a costituire una *newco*, devo conferire ovviamente gli *asset* positivi, metto nella *bad company* i debiti, ma devo patrimonializzarla questa società *newco*, se no come fa ad essere ristrutturata, a vivere e a gestire altri diciotto mesi? Sapendo che non c'è la bacchetta magica, in diciotto mesi le perdite saranno quelle che abbiamo visto, se non

maggiori. O se non minori, in una situazione di mercato che addirittura diventa complessiva. Quello che serve sono 400 milioni? Il Parlamento deve sapere fra quattro mesi ci ritroviamo di nuovo a dire che ne servono altri 900? E rispetto a quale piano industriale, a quale prospettiva che si dà ai lavoratori, al mercato, alle imprese? Questa è la prima questione che secondo me è corretto che il Parlamento deve porre. E l'unico che può rispondere è lei. È cambiato il suo indirizzo? Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, tra l'altro, che ha competenze ovviamente non di commissariamento, dà una versione leggermente diversa dalla sua: non siete d'accordo nel Governo? Questo è il primo punto che noi dobbiamo capire.

Il secondo. Un'altra situazione che ci ha lasciato tutti allibiti ieri è questa comunicazione del commissario della nomina del direttore generale, cioè non di un legittimo consulente che il commissario si prende, esperto, perché uno si sceglie i collaboratori che vuole: si prende un collaboratore, decide che ha bisogno di quella competenza e ovviamente se la porta a casa; no, si nomina un direttore generale. Quindi un dirigente con pieni poteri, quando era stato smentito da molti del Governo che ci sarebbe stato bisogno di un direttore generale oltre che a un commissario, lo si assume da dirigente: quali compiti ha questo direttore generale? Il problema è che lei voleva nominare — domanda molto diretta — Zeni commissario straordinario e poi ha dovuto nominare Leogrande e quindi ha detto a quest'ultimo di prendersi Zeni? Quale competenze ha questo Zeni?

Io non lo conosco, lo stimo e dico che, se Leogrande (commissario) si vuole scegliere il suo collaboratore, ha tutto il potere legittimo di scegliersi i collaboratori che vuole. Se nomina un direttore generale, non mi venga a dire che il problema è che è già esperto di *Alitalia*. Non me lo venga a dire, perché nessuno di noi è stupido.

Se io nomino un direttore generale, vuol dire che ho una prospettiva diversa — e qui ritorniamo al primo punto — perché per quattro mesi deve prendere visione della società, poi deve elaborare un piano indu-

striale e quindi si va alla costituzione della *newco*. Questo può avere una sua logica. Ma che senso ha farlo oggi? Prima esploriamo e lo farà fra quattro mesi. Capisce qual è il punto della questione?

La competenza, se si nomina un direttore generale e non un collaboratore, è uguale *Blue Panorama* e *Alitalia*? Lo chiedo a lei. Una è una compagnia di *charter* che fa 300 milioni di euro di fatturato, l'altra fa 3 miliardi di euro di fatturato e non è una compagnia *charter*, è una compagnia di bandiera, che sono due cose completamente diverse.

C'è un tema drammatico, che è quello del rinnovo — come lei ben sa — dell'alleanza *SkyTeam* o meno e nel frattempo c'è il tema di *Lufthansa* che comunque è interessata. Legittimamente *Lufthansa* ci dice una cosa che lei sa meglio di me: « ristrutturatevi voi questa società, fate questa *newco*, ce la date ben pulita e poi fra diciotto mesi ci rivediamo e magari la compriamo ».

Ultima domanda a proposito del gruppo al quale anche lei appartiene, la trasparenza è sempre stato per voi l'elemento chiave, la senatrice Lupo è stata da lei delegata a trattare con *Lufthansa*, sì o no? Io ho fatto il Ministro, se scelgo un parlamentare, posso legittimamente sceglierlo a titolo gratuito, ma gli faccio una nomina formale. Nel senso che dico che la senatrice Lupo, legittimamente del suo gruppo politico, è delegata dal Ministro ad occuparsi di X, Y e zeta. In piena trattativa pubblica la senatrice Lupo, del suo gruppo parlamentare, tra l'altro al Senato, comunica attraverso *Facebook* che ha chiuso l'accordo con *Lufthansa*, fa saltare la trattativa con *Delta*, *Atlantia* e *Ferrovie dello Stato*, e lei pubblicamente continua a dire che *Lufthansa* è disponibile. Contemporaneamente viene qui l'amministratore di *Lufthansa* a dirci che non è disponibile. Chi è questa senatrice Lupo, che titolo ha? Cosa fa per il Ministero dello sviluppo economico?

Tutto questo è determinante, non polemico. E la ringrazio per essere venuto qui, perché c'è bisogno di chiarirlo, perché come fa il Parlamento a convertire un decreto-legge, quando ci sono queste ombre? Noi non usiamo gli strumenti che tante forze

politiche hanno usato in questo Parlamento, perché stimiamo la correttezza di tutti, per cui si porta alla procura, si fanno gli esposti: è il Parlamento che deve risolvere questo, ma guardi che questa vicenda ha lasciato allibiti tutti, ha lasciato allibito il mercato! Da dove spuntava questa signora senatrice, legittima come me, perché sono un signore deputato della Camera dei deputati, che dice pubblicamente che *Lufthansa* ha chiuso l'accordo? Che diritto aveva? Quali provvedimenti lei ha preso?

Queste sono le questioni che, e concludo — le chiedo scusa, Presidente, se ho preso troppo tempo —, sono indispensabili, perché tutti noi vogliamo il futuro di *Alitalia*. Ognuno ha prospettive diverse, io non sono per la nazionalizzazione, mi sono assunto le mie responsabilità, quando avevo le responsabilità, giusto o sbagliato, ma ci si paragona con un progetto e poi lo si contesta. Qui siamo nella confusione assoluta, tra l'altro, senza la certezza di una prospettiva. Questa è la ragione per cui le abbiamo chiesto di venire. E mi auguro che su tutte e tre le questioni, compresa l'ultima, perché abbiamo presentato anche degli atti di sindacato ispettivo per ben tre volte e nessuno ha risposto, lei ci dia delle risposte chiare e senza equivoci.

EDOARDO RIXI. Saluto il signor Ministro. Anch'io la ringrazio di aver dato immediatamente la disponibilità. Devo dire che le audizioni di ieri hanno reso abbastanza necessaria la sua presenza, visto che il ministro De Micheli ha detto che della questione non se ne è direttamente occupata, il commissario — come hanno ribadito i colleghi — ha detto che attendeva da lei degli *input*, *Ferrovie* che si è riferito solo al MISE in tutto questo tempo, quindi, da quello che abbiamo capito, l'unica persona titolare a trattare del tema *Alitalia* a livello di Governo è il Ministero dello sviluppo economico. Non ci è stato risposto se è mai stata fatta una piattaforma di confronto, a livello di Governo, per confrontare i vari Ministeri sulle varie esigenze su una situazione critica come quella di *Alitalia*, a questa domanda nessuno ha mai risposto, ma, da quanto emerso nelle audizioni, è evidente che addirittura il ministro De Micheli

dice « io con il commissario parlo solo sui giornali ». Quindi non ha mai avuto un'interlocuzione con il suo commissario e, anzi, delle informazioni che si sono scambiate ne sono venuti a conoscenza a mezzo stampa.

La situazione credo che sia abbastanza imbarazzante per il fatto che oggi noi parliamo di un prestito ponte di 400 milioni che — come ricordavano i colleghi — presupporrebbe, in una situazione normale, o di un periodo più lungo per arrivare a mettere sul mercato una compagnia dove il commissario, dopo ventuno giorni che è entrato nell'azienda, ha detto che non conosce ancora i dati né sa dove aggredire i problemi dell'azienda, perché non è esperto di *Alitalia* e non si occupa neanche di questo tipo di attività; ha bisogno per questo di un direttore generale che credo sia stato nominato oggi o verrà nominato domani, che viene anche lui da *Blue Panorama*, con cui hanno condiviso l'esperienza di salvataggio di quell'azienda; anche su tale aspetto per noi è abbastanza necessario capire come in un mandato di soli quattro mesi, che per la De Micheli è determinante nel senso che ha già detto che per lei la data del 31 maggio è tassativa, quando si è già perso un mese senza riuscire ancora a capire dove si vuole aggredire la struttura dei costi dell'azienda, si riesca a portare un'azienda come questa sul mercato dopo che la cordata guidata da *Ferrovie* non ci è riuscita in diciotto mesi.

È emerso anche che in realtà, contrariamente a quanto trapelato dai giornali, la proposta di *Atlantia* non è stata tolta dal tavolo, ma la stessa ha espresso un interesse come socio di un ipotetico salvataggio di *Alitalia*. Aspettiamo nelle prossime ore un testo da parte di *Delta*, che tra tutti è l'unica che non è potuta intervenire, dati i tempi che ci siamo dati nella Commissione.

Lufthansa è stata l'unica, invece, che ha portato dei dati operativi sugli scali. Sembra che sia l'unica che conosca *Alitalia* in questa fase.

È evidente che da questo punto di vista a noi preoccupa il fatto di dare 400 milioni di euro, sapendo che tutti gli interlocutori fino ad oggi ci hanno detto che il tempo è eccessivamente breve per fare un'opera-

zione di mercato; è evidente che il tema della *newco* è uscito fuori, peraltro è un tema che a noi non spaventa, ma che dovrebbe essere trattato in maniera pubblica nel Parlamento e quindi dire se si va in quella direzione oggi, perché noi non vorremmo che il Parlamento venisse domani esautorato dal piano industriale e della verifica dei finanziamenti, visto che la *newco* potrebbe anche essere finanziata con altre forme di finanziamento che non passeranno magari più all'esame di questa Commissione, questa Commissione dovrebbe analizzare il sistema del trasporto aereo nel nuovo piano industriale, che non c'è oggi, e che il commissario non è in grado di redigere; non si capisce, noi c'eravamo lasciati con alcune cose a dicembre che sono cambiate: il tema dello spezzatino o meno della società, si pensa di dividere la compagnia o tenerla unita? Questo è un tema, più volte posto, su cui il commissario si è espresso dicendo « questi temi chiedeteli alla politica ».

Noi vorremmo capire la politica cosa ne pensa, perché è abbastanza evidente che da qua a maggio o si procede in un'operazione di « dismissione » della società e quindi si vende facendo lo spezzatino o si mette la compagnia nella *newco*, ma nella *newco* ci va tutto o ce ne va solo una parte, come ha detto il commissario? Quindi del resto, della *bad company* cosa succede?

L'altro tema. Non si è parlato degli esuberanti e del piano, quindi di tutta la parte che riguarda il tema del lavoro — c'era anche il problema del fondo di solidarietà del trasporto aereo — non se ne è assolutamente parlato, perché il commissario non è voluto entrare nel merito dicendo di non conoscere la situazione. È da aggredire il problema costi, del personale e quindi del lavoro e quindi ci aspettiamo degli esuberanti nelle prossime settimane, oppure è un tema che è precluso al commissario? Perché il decreto-legge su questo non dice nulla. Quindi noi diamo un mandato in bianco senza avere un progetto industriale, anche perché o si aggredisce il problema del personale o si vende la società o si interviene sul versante delle tratte.

Infatti altro tema che è emerso è che ci saranno probabilmente dei tagli di alcune linee, di alcuni voli. Questo lo ha detto *Lufthansa*, in verità più che gli altri soggetti auditi.

Pertanto noi vorremmo capire quali saranno gli aeroporti penalizzati nel nuovo piano che a questo punto, però, qualcuno avrebbe dovuto già redigere, perché se no come fa a dire oggi che ci possono essere dei tagli di voli o di tratte, se non conosce la struttura dei costi dell'azienda? Queste sono cose che ci lasciano abbastanza allibiti.

Noi condividiamo la necessità di approvare questo provvedimento — lo ricordava oggi anche l'onorevole Paita — sul fatto che è chiaro che non approvare questo prestito ponte vuol dire mettere la società in condizione di non avere assolutamente nessun tipo di futuro; d'altra parte non si può neanche chiedere a questa Commissione, che nelle sue competenze ha la questione del trasporto aereo, non ha il finanziamento di una società, quindi noi vogliamo capire quei soldi come vengono spesi sul trasporto aereo in questo Paese tramite la compagnia di bandiera, senza avere indicazioni da parte del Governo: se si vuole andare verso una *newco* e, quindi, una partecipazione forte del pubblico nella compagnia di bandiera; se — come ha detto la ministra De Micheli — la società può essere gestita dagli stranieri anche a livello maggioritario.

Il commissario ci dice che non ci sono offerte di mercato, le uniche offerte di mercato che continuano a trasparire sono le solite che aveva già avanzato prima FFSS, su cui però mi sembra che le dichiarazioni del Governo nelle ultime settimane siano, anche per altri motivi che in parte possono essere anche condivisibili, che non vengono più valutate interessanti, vorrei capire come riusciamo a chiudere, se ci può dare qualche delucidazione, qualche indicazione. Il commissario avrà un mandato in bianco totale? Noi diamo 400 milioni a uno e gli diciamo « faccia quello che vuole », oppure il Governo fissa dei paletti, tra i paletti ci deve essere anche la non svendita della compagnia? Perché noi probabilmente *Ali-*

talia possiamo anche riuscire a metterla sul mercato, se diciamo che l'acquirente può fare tutto quello che vuole. Questo è un altro tema, perché gli *slot* — come ci diceva *Lufthansa* — di *Alitalia* e della struttura aeroportuale italiana sono abbastanza interessanti per molte compagnie straniere. Quindi noi dobbiamo tutelare da una parte la continuità dell'azienda, ma non nell'ottica di metterla sul mercato al prezzo minore, facendo pagare tutte le spese allo Stato e facendo avere tutti i ricavi a chi subentra, ma riuscire a tutelare la continuità industriale, i lavoratori e il *know how* dell'azienda.

Sulla questione della nomina del direttore generale anch'io sollevo lo stesso problema, che ha sollevato l'onorevole Lupi: perché si è scelto di fare un direttore generale e non un consulente remunerato in maniera particolarmente importante? Io ho chiesto anche specificatamente se il contratto era a tempo indeterminato oppure se si trattava di un contratto a tempo determinato, nessuno ha risposto. Evidentemente è a tempo indeterminato. Però lei sa benissimo che, se noi mettessimo a maggio la compagnia sul mercato, probabilmente, se qualcuno prendesse la maggioranza in quella compagnia, poniamo che troviamo *Lufthansa*, *Delta* o un'altra compagnia aerea che decide di diventare socio maggioritario o inserirsi all'interno della società, probabilmente vorrà nominare un suo direttore generale. È evidente che la proprietà di una compagnia vuole gestire la compagnia. Questa scelta di nominarlo prima a noi ci pone il sospetto che effettivamente delle scelte siano già state prese e non siano state condivise con il Parlamento, quindi non siano state condivise probabilmente neanche nella maggioranza, ma a me interessa in questo caso nei confronti della Commissione.

Se la strada è già la *newco*, torno a dire, mettiamo che la *newco*, se la strada è già di rendere la compagnia completamente pubblica, si dice, e probabilmente i 400 milioni non basteranno; se l'idea è questa, piuttosto si potevano fare anche due commissari: si passava da tre a due commissari, si mettevano Leogrande e Zeni due commis-

sari. Si potevano anche mantenerne tre, però almeno non mettevate Zeni all'interno della struttura. Lo dico perché noi abbiamo avuto lo stesso problema in altre aziende di Stato, dove poi, per mandare via i dirigenti designati, i direttori generali, per motivi industriali — mi riferisco ad ANAS, quando c'è stato il cambio della guardia tra il vecchio e il nuovo amministratore delegato —, abbiamo dovuto pagare fior di quattrini. Io non vorrei trovarmi nelle condizioni che noi oggi facciamo un contratto a un direttore generale, tra cinque mesi magari una delle condizioni che ci pone il mercato è quella di mettere un direttore generale di fiducia dell'acquirente e dobbiamo come compagnia, dove magari ci sarà anche una partecipazione pubblica, dover pagare, ovviamente e giustamente in base ad un contratto a tempo indeterminato, degli ulteriori oneri per quattro mesi. È questo che mi preoccupa, perché, se ci fosse un piano industriale e una visione di medio-lungo periodo, capirei la scelta. E oltretutto, avendo letto il *curriculum* della persona, credo che sia persona anche di tutto rispetto. Mi spaventa un po' il fatto che prima si facciano le nomine dei direttori generali e poi si pensi al piano industriale. Tendenzialmente, normalmente si fa esattamente il contrario.

MAURO ROTELLI. Grazie, Presidente. Ministro, le chiediamo coraggio, le chiediamo di abbandonare la tattica.

Il mio intervento, l'intervento del gruppo di Fratelli d'Italia sarà molto più stringato di chi mi ha anticipato, non soltanto perché tantissimo è stato detto e ci ritroviamo sulle posizioni dei colleghi che mi hanno preceduto, ma anche perché noi abbiamo la necessità di sentire da parte sua qual è la verità, perché io credo e ritengo che non ci venga detto tutto. C'è da una parte una giusta tattica perché è una trattativa, è un momento nel quale aziende private e pubblico si stanno intrecciando su questi tavoli, d'altro canto ci sono alcuni elementi che a me e a noi sembrano oggettivi — prima di tutti quello del tempo assolutamente insufficiente — che farebbero intendere che molto probabilmente un accordo sia stato già trovato. Se tutti quelli che sono

venuti qui ci hanno detto che cinque mesi sono assolutamente non un periodo giusto per poter affrontare e risolvere questa vicenda, vuol dire che qualche cosa è già pronto. È qualche cosa che alla Commissione non è stato ancora raccontato, che tutti quelli che sono arrivati fino adesso non ci hanno voluto dire o non ci hanno potuto dire?

Nella discussione generale che abbiamo avuto stamattina, ad un certo punto, un po' scherzando, ho detto che qualche rappresentante, anche governativo, si è avvalso della facoltà di non rispondere, quando è venuto qui in Commissione. L'audizione a cui mi riferisco è quella della ministra De Micheli, che non è stata tanto imbarazzante, ma a me sembrava imbarazzata. Sembrava una relazione da parte di una persona che «più di questo non posso fare», «più di questo non posso dirvi», «questo è nelle mie competenze». Da qui ci viene anche il dubbio che questa sia la Commissione e la sede giusta per parlare di questa vicenda, perché, se non ci si presentano piani industriali, se il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ci viene a dire che non può dirci più degli sgravi, delle tasse di volo o degli aeroporti, non abbiamo determinati elementi, quello che ci rimane da fare è quello che ha detto il collega Rixi: dare in bianco una delega per — scusate se è poco — 400 milioni di euro.

Quindi i livelli occupazionali, questo interesse penso tutti, salvaguardare e salvare questo marchio che, a detta non dei patrioti, sovranisti, ma del delegato germanico che ci è venuto a dire che è un *logo*, un simbolo ancora tanto riconoscibile, molto appetibile a livello mondiale quello di *Alitalia*, e pensiamo, Ministro, che a questo punto il suo intervento debba veramente mettere ordine.

A me ha fatto assolutamente piacere apprendere dall'introduzione del Presidente, che ci ha svelato questa telefonata di ieri dopo le audizioni, perché capisco che lei molto probabilmente viene a fare questo, ma lo faccia seriamente, altrimenti anche da parte nostra ci sarà la richiesta di sapere dal Presidente del Consiglio che cosa ne pensa di questa vicenda, perché

anche i suoi colleghi Ministri e Sottosegretari non ci hanno raccontato di un tavolo comune nel quale si è parlato e si è discusso di questa vicenda, scaricandola. Mi sembra proprio il collega Donina questa mattina, facendo un po' il giro della «Fiera dell'Est», ognuno scaricava a quello successivo e, ad un certo punto, siamo ritornati a lei. Abbiamo fatto un giro enorme, ritornando a Patuanelli.

Ministro, coraggio, senza tattica, ci sveli qualcosa che noi non sappiamo e che molto probabilmente lei invece sa, ed è per questo motivo che è venuto qui in Commissione. Altrimenti non capisco per quale motivo dovrebbe aver chiamato il Presidente Morrelli.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, Presidente. Grazie, signor Ministro, perché ritengo estremamente significativa la sua presenza e la modalità con cui è stata organizzata la sua partecipazione alla Commissione, perché ci consente di dare chiarezza circa le modalità con cui il Governo vuole perseguire un obiettivo che dai lavori di ieri della Commissione mi pare un obiettivo difficile — ne eravamo consapevoli — ma largamente condiviso, perché qui stiamo discutendo sulle modalità con cui cercare di salvare l'azienda, ma non sul «se», sulla volontà di salvare l'azienda che è una volontà che in questo momento, perlomeno in questa Commissione, è larga, se non addirittura unanime.

L'onestà intellettuale che cerco di avere, quando affronto i problemi, mi porta a dire che gli onorevoli colleghi dei gruppi attualmente di opposizione, che sono intervenuti, hanno dipinto una realtà, forse accentuandone gli aspetti critici, ma obiettivamente c'è del vero quando dicono che l'audizione di ieri del commissario ha creato delle perplessità, in particolare il modo molto trasparente e sincero con cui lo stesso ha manifestato alla Commissione la sua convinzione che non sia possibile addivenire a un *closing* entro la data del 31 maggio attualmente prevista dal decreto. Anche il fatto che fosse un unico commissario al posto di tre, quindi con una competenza molto forte in campo di diritto fallimentare, ma ovviamente non in campo gestio-

nale non essendo un *manager*, può aver creato qualche perplessità. Mi permetto di dire, solo per cercare di contestualizzare meglio, che abbiamo assistito a brillanti esposizioni nel corso di questo anno e mezzo di legislatura delle sorti di *Alitalia* da parte della triade di commissari, di valenti commissari che hanno preceduto l'avvocato Leogrande, ma, nonostante quelle belle esposizioni, il problema di *Alitalia* c'era, era e rimane sul tavolo. Quindi non sempre le belle esposizioni in Parlamento e l'autorevolezza dei commissari bastano a risolvere la situazione. Qui siamo stati in presenza di vari tentativi, finora purtroppo tutti vani, di trovare una soluzione al problema *Alitalia*.

È successo qualcosa di particolarmente nuovo ieri? Qual è l'elemento di novità? Io non vedo tutta questa novità rispetto all'audizione di *Lufthansa*. Il *manager* di *Lufthansa* intervenuto ha, con molta competenza e professionalità, dato conto della loro attività, della loro posizione; *Lufthansa* ha sempre dichiarato di essere interessata a un accordo di tipo commerciale e dal documento che abbiamo ricevuto nella serata di ieri da *Atlantia*, quest'ultima ci dichiara che questo è stato in effetti l'atteggiamento sempre avuto da *Lufthansa*: un atteggiamento orientato ad una politica di alleanza commerciale, che *Lufthansa* avrebbe sempre detto di essere interessata ad una partecipazione nel capitale societario solo una volta raggiunti obiettivi che *Lufthansa* mette come preconditione, che sono quelli di arrivare a una ridefinizione degli esuberi e avere un periodo di almeno diciotto mesi, se non erro, di attività aziendale con un margine positivo.

Atlantia nella comunicazione che abbiamo ricevuto ieri sera, che tanti di noi hanno potuto leggere solo questa mattina, ci ha comunicato di essere sempre stata perplessa circa il piano di *Delta* e di non essere convinta della logica industriale che portava *Delta* ad occuparsi del dossier *Alitalia*, tanto che *Atlantia* nella propria nota dichiara come il punto negativo dell'offerta di *Delta* sia proprio l'indisponibilità a sviluppare efficaci prospettive di crescita industriale sul Nord America, mercato che,

per la logica dell'azienda, riveste un carattere di *leadership*.

Detto questo, quindi cercando di ricondurre il tutto alla logica delle cose, mi permetto di dire che qui credo che sia ampiamente prevalente — e di questo credo che il Governo possa rassicurarci — la volontà di non fare spezzatini e di non fare frammentazione delle linee di *Alitalia*. Non c'è nessuno che voglia dare una delega in bianco, perché non ce lo possiamo permettere, perché ne va del destino di un *asset* fondamentale per questo paese; invito il Governo a lavorare affinché ci si possa chiarire su alcuni punti: nessuna volontà di fare uno spezzatino; volontà di salvaguardare l'identità aziendale, volontà di salvaguardare quindi l'integrità aziendale; per quanto possibile mi permetto di dire, perché, se la situazione oggi è in disequilibrio, non arriva la fata turchina, e, nonostante sia molto capace, il ministro Patuanelli non è la fata turchina, quindi la sua bacchetta magica non risolverà questo problema, cercare di garantire anche l'occupazione che è un valore, sapendo che, se un'azienda non ha un piano economico in equilibrio, non c'è *newco* che tenga senza un piano economico in equilibrio che possa avere un futuro industriale.

Io credo che queste condizioni si possano perseguire e su questo, se noi guardiamo non il dito ma ciò che vogliamo indicare con il dito, si possono creare delle condizioni ampiamente condivise per trovare la spinta necessaria, la volontà politica e la determinazione necessaria per raggiungere il risultato, da tutti qui auspicato, di salvare *Alitalia*.

STEFANO FASSINA. Grazie, Presidente. Ringrazio anch'io il Ministro. Una considerazione e poi esprimo un'esigenza, che spero possa essere presa in considerazione.

Ho sentito in tanti interventi, non solo oggi ma anche nei giorni scorsi, la giustapposizione di obiettivi tutti legittimi, ma che rischiano di essere tra di loro incompatibili, perché tutti abbiamo detto che è necessario salvaguardare le rotte internazionali più remunerative ed eventualmente aprire rotte ulteriori che possano consentire al nostro Paese di intercettare i flussi

turistici o i flussi commerciali possibili nei prossimi anni; tutti abbiamo sottolineato l'esigenza di salvaguardare l'occupazione; tanti hanno espresso una riserva forte, per usare un eufemismo, a un intervento dello Stato e hanno sottolineato la necessità di affidarsi al mercato: credo che, almeno a breve, questi tre obiettivi siano tra di loro incompatibili. Bisogna prendere atto che questi obiettivi sono tra di loro incompatibili.

Che vuol dire? Che, se si fa un intervento pubblico attraverso una *newco*, si apre a una prospettiva di gestione permanente in perdita? Non necessariamente, perché l'intervento pubblico può consentire di fare quegli investimenti necessari, ad esempio negli aerei, perché è chiaro che, se tu continui a volare con un numero di aerei che si riduce, è difficile che si riesca a trovare un equilibrio finanziario, tanto più a mantenere l'occupazione. L'intervento pubblico può essere utile a fare quegli investimenti e a trovare quel *partner* industriale che poi ti garantisce un equilibrio, non nel 2100 ma nel giro di qualche anno, dopo però aver attrezzato nuovamente, aver dotato l'azienda delle risorse necessarie.

Vengo quindi alla sottolineatura di un tema specifico. Ieri con il ministro De Micheli abbiamo affrontato un punto importante, perché — come qualcuno di noi ha sottolineato nelle audizioni anche prima di Natale, e c'era anche lei — *Alitalia* ha un problema dentro il perimetro aziendale, ma ci sono problemi anche fuori il perimetro aziendale, e tra questi problemi fuori del perimetro aziendale che incidono sui risultati di gestione di *Alitalia* c'è anche il capitolo tariffe. Ieri la ministra De Micheli ha detto che lavora a un Piano nazionale per gli aeroporti, apre un tavolo per la revisione delle tariffe aeroportuali; sarebbe utile che i tempi per definire l'operazione che facciamo, oltre a tener conto ovviamente delle disponibilità di soggetti industriali del mercato, tenessero conto anche di questa riconfigurazione. È evidente che la scelta del *partner* diventa più o meno fattibile a seconda del contesto in cui si viene a collocare, perché, dato l'attuale livello di tariffe che *Alitalia* paga su Fiu-

micino ad ADR, è un fattore di costo molto rilevante, quindi sarebbe utile che nel Governo ci fosse un coordinamento nei tempi di attuazione dei diversi aspetti del programma, tenendo conto anche della necessità di rivedere le tariffe aeroportuali.

LUCIANO CANTONE. Anch'io ringrazio il Ministro per essere tornato immediatamente in audizione in Commissione. Sicuramente c'è da registrare — come hanno detto anche i miei colleghi — la volontà da parte di tutti i gruppi, che è fuori discussione, che è quella di voler salvare la compagnia di *Alitalia*.

Noi abbiamo appreso tanti elementi nelle ultime audizioni, che si aggiungono a quelle fatte a dicembre: abbiamo appreso, ad esempio, che *Lufthansa* non aveva mai presentato un'offerta formale; abbiamo appreso anche che secondo ENAC, quando abbiamo sentito il presidente Zaccheo, i termini e l'entità del prestito erano congrui con le esigenze dell'azienda; abbiamo appreso ieri — come diceva il collega Fassina — dalla ministra De Micheli che per riuscire a salvare l'Italia servirebbe anche un intervento nel quadro normativo del trasporto aereo nazionale con una rimodulazione delle tariffe di rotta e di sorvolo.

Noi abbiamo accolto la richiesta di tutte le parti sindacali che hanno espresso preoccupazione rispetto al fondo di solidarietà del trasporto aereo, abbiamo presentato anche un emendamento su questo, condiviso dalla maggioranza, e, al di là della caotica giornata di ieri per le modalità di esposizione del commissario magari non abituato a queste sedi, c'è da registrare anche la disponibilità del Ministro Patuanelli che oggi ci darà sicuramente ulteriori dettagli.

RAFFAELLA PAITA. Sarò brevissima, anche perché, Ministro, oltre a ringraziarla della presenza, voglio precisarle il concetto fondamentale insito nel nostro intervento. Noi abbiamo già dichiarato con grande chiarezza che voteremo questo provvedimento per senso di responsabilità, perché abbiamo bisogno di ulteriore tempo per riuscire a mettere in atto una strategia

industriale convincente per il rilancio di *Alitalia*.

Naturalmente non ci nascondiamo le difficoltà, alcune delle quali espresse dettagliatamente negli interventi che mi hanno preceduta. Queste difficoltà necessitano di un chiarimento, di una maggiore completezza nel determinare la posizione del Governo, anche perché non c'è dubbio che in queste giornate di audizioni siano emerse delle posizioni che devono essere chiarite, perché potrebbero anticipare quello che sarà l'indirizzo nei prossimi mesi.

Io non sono - ma questa discussione verrà fatta in un altro contesto - convinta che ipotesi di nazionalizzazione o statalizzazione facciano al caso nostro, e sono convinta che ci debbano essere invece ancora dei tentativi forti per rilanciare dal punto di vista industriale la nostra strategia. Ma ho fiducia nel suo lavoro.

Colgo invece l'occasione per chiederle alcuni chiarimenti, perché una delle novità emerse in questi giorni è stata una precisazione da parte di *Atlantia* rispetto alla vicenda che l'ha vista protagonista nella cordata precedente. *Atlantia* ci ha inviato una nota che - cito testualmente - dice « Per le suddette ragioni, cioè per la mancanza dei presupposti industriali per un rilancio sostenibile e duraturo, come dimostrato nelle particolareggiate analisi sviluppate dagli *advisor* economici e industriali di un *partner* industriale di primo livello, *Atlantia* non ha rinvenuto le condizioni necessarie per poter aderire al consorzio, come peraltro costantemente evidenziato nei frequenti incontri di aggiornamento tenutisi con l'amministrazione straordinaria. È pertanto non corrispondente a verità che *Atlantia* si sia sfilata dal consorzio ». Aggiunge successivamente un altro periodo, « *Atlantia* ha tuttavia confermato e reiterato che mantiene ferma la disponibilità, ulteriormente riconfermata con un comunicato stampa in data 3 dicembre, a proseguire, se richiesto, il confronto per l'individuazione del *partner* industriale e di un piano industriale condiviso, solido e di lungo periodo per un effettivo rilancio di *Alitalia* ». Perché le chiedo un chiarimento rispetto a questa precisazione che, se non

sbaglio, è intervenuta ieri? Siccome si fa un gran parlare sia delle modalità con le quali è stata seguita la vicenda della cordata precedente, poi fallita, ma anche delle ipotesi di mercato che ancora sono in campo - e ci sono state anche sue dichiarazioni in merito -, le vorrei chiedere un parere rispetto a quello che *Atlantia* ha precisato, anche perché l'analisi e la verifica di tutte le condizioni di mercato è presupposto necessario per capire quali sono le alternative che abbiamo di fronte a noi.

Quindi colgo l'occasione non per reiterare o ribadire la nostra posizione che è già nota: noi voteremo e siamo per una piena assunzione di responsabilità, ma per riuscire a capire che cosa davvero è accaduto e che cosa potrebbe accadere nei prossimi mesi. Su questo punto le chiederei maggiore chiarezza.

PRESIDENTE. Do ora la parola al Ministro per la replica.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Grazie, Presidente. Credo che di fatto vi sia la necessità di chiarire alcune questioni che hanno a che fare con la « linea politica », quello che molti di voi hanno individuato come linea politica. Lo faccio certamente senza tatticismi - con coraggio non lo so, ma quantomeno senza tatticismi - perché magari potessimo avere dei tatticismi e magari potessimo dire che ci sono elementi esclusivamente legati alle scelte politiche che un Governo fa per la gestione di questo *dossier*.

Dico magari perché, in realtà, noi siamo all'interno di una strada che è stretta e in salita. Stretta perché c'è un compendio normativo che la rende tale, visto che stiamo parlando di una società in amministrazione straordinaria che sottostà alle norme dell'amministrazione straordinaria e che, quindi, vede le possibilità del commissario non infinite, perché è evidente che le due società in amministrazione straordinaria (*Alitalia* SAI e *Alitalia Cityliner*) non sono in grado di gestire con un utile la loro operatività, perché i costi sono annualmente, e da tanti anni, superiori alle entrate, tanto che un giudice stabilisce l'ammissione al-

l'amministrazione straordinaria e nomina il commissario.

Quindi le possibilità operative del commissario sono quella di mercato, esattamente come è stato fatto prima — poi farò un ragionamento sulla questione delle date e dei tempi —; il conferimento, che può essere fatto con una doppia prospettiva: il conferimento con un capitale sociale dello Stato, quindi una nazionalizzazione, anche temporanea, per poi eventualmente un aumento di capitale di mercato; oppure il conferimento e poi la cessione di un'azienda già con conferimento avvenuto. Come è successo in *Blue Panorama*, dove si è fatto prima il conferimento e poi la cessione. Conferimento con risorse proprie dell'amministrazione straordinaria e poi la cessione al mercato. Di fatto, quindi, non c'è un grande *range* di scelte che la politica può fare, posto che — e lo ribadisco, ma l'ho già detto nel corso dell'audizione precedente — il Governo non valuta le eventuali offerte commerciali anche con presenza di *equity* o i piani industriali dei *competitor* industriali, perché non è suo compito valutare un'offerta, cosa che farà il commissario che chiederà l'autorizzazione e, a quel punto, ovviamente interverrà l'autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico in quanto vigilante della struttura commissariale, che ricordo ha come *ratio* e scopo principale la tutela dei creditori. Questo riguarda anche la questione del direttore generale, sulla quale intervengo dopo.

Posto che politicamente non mi sembra che nessuno si sia alzato qui dicendo « non diamo altri soldi e facciamo fallire la compagnia », quella sarebbe stata un'eventuale posizione politica, posto quindi che mi sembra ci sia una visione collegiale rispetto alla necessità di arrivare non soltanto al mero salvataggio ma al rilancio della compagnia di bandiera, credo che la valutazione che stiamo facendo rispetto a questo decreto-legge è semplicemente il prendere atto di una necessità di intervenire, posto il fallimento di un'operazione di mercato pura, garantendo una liquidità per una nuova procedura che potrà anche contenere il successivo conferimento, perché è tra le possibilità che si dà alla struttura commissariale.

Credo che l'interlocuzione, e questa è una linea che è stata data al commissario e che, siccome forse non è stata colta appieno, verrà ribadita nelle prossime ore, la necessità — che ho già espresso in questa stessa Commissione, quando sono venuto la volta scorsa — di non buttare il lavoro che è stato fatto per diciotto mesi credo (o forse più) in precedenza, quindi che l'interlocuzione *in primis* con *Ferrovie dello Stato*, non per una scelta di nuovo impegno già predefinito all'interno dell'*equity* di *Ferrovie dello Stato*, ma perché il lavoro che ha fatto quest'ultima nell'analisi di quello che è stato fatto fino adesso, nel piano industriale che *Ferrovie* sì che ha fatto insieme a *Delta*, quel piano industriale che è nelle disponibilità di *Ferrovie dello Stato* deve essere messo nelle disponibilità del commissario e ci deve essere un'interlocuzione immediata tra il commissario, *Ferrovie dello Stato* e *Delta* per l'analisi di quel piano industriale e per la comprensione delle esigenze di quel piano industriale.

Dopo di che alcune scelte le farà il commissario, e in questo decreto-legge è previsto che siano fatte, perché — e torno sulla questione delle date, elemento che mi sembra sia stato citato da tutti come critico rispetto al *closing* — non c'è scritto da nessuna parte che c'è il *closing* entro il 31 maggio. È materialmente impossibile il *closing* con il passaggio delle « chiavi » al nuovo soggetto. In questo decreto la data del 31 maggio — e non mettiamo sullo stesso piano le esigenze di cassa e di liquidità con i tempi della procedura, perché sono due cose che certamente devono andare nella stessa direzione, ma che non sono, dal punto di vista dei tempi, disciplinate direttamente dal decreto — è il termine che viene dato al commissario per espletare la procedura di cessione che, per fare un paragone di quanto successo prima, è il termine del 31 ottobre 2018, di quando poi *Ferrovie* si è presentata facendo un'offerta ed è iniziato il percorso, che poi non ha portato a una conclusione. Il 31 maggio è paragonabile, dal punto di vista normativo, al 31 ottobre 2018 e non ai termini, poi prorogati, del 15 settembre 2019, poi 31 ottobre 2019 e poi 21 novembre 2019. Il

paragone sta con il 31 ottobre 2018, di quando gli allora commissari straordinari attivarono una procedura pubblica di offerenti per richiedere al mercato chi poteva essere interessato a; si presentarono diverse offerte, tra cui *Ferrovie*. Non ero Ministro allora, quindi non voglio sbagliare nomi. Fu scelta *Ferrovie*, che si mise assieme a *Delta* (presente anche allora), che iniziò a lavorare al piano industriale e loro poi aprirono una ricerca di altri *partner* industriali e fu autorizzato l'ingresso di *Atlantia*. Questo è il quadro dei tempi. Per cui non è che, se il 31 maggio non c'è la consegna delle chiavi a un nuovo operatore, non stiamo rispettando quanto è scritto qua dentro. È ben diversa la tempistica. C'è la questione di liquidità, certo. Quella è un'altra questione, però.

Noi da questo punto di vista abbiamo sufficienti motivi di garanzia. E da qui l'esigenza, scelta del commissario, del ruolo del direttore generale. Non parlo del nome, lo farò dopo anche per rispondere ad alcune domande puntuali. È l'amministratore delegato che viene chiamato per attuare un piano industriale, non è che prima si fa il piano e poi si chiama il direttore generale. Prima si fa il piano e poi si chiama, casomai, l'amministratore delegato ad attuare il piano industriale. Il direttore generale immagino sia stato scelto, perché in questo modo ha più potere sulla riduzione dei costi della struttura attuale. È per questo che il commissario ha scelto non un consulente, che poteva avere un ruolo diverso all'interno dell'azienda, ma una persona da mettere come direttore generale.

Sulla liceità della scelta immagino non ci siano questioni. Sulla questione economica posso dire che tre commissari significa il 50 per cento in più dei costi previsti per legge per le gestioni commissariali, che sono certamente più elevati del costo del direttore generale. Voi sapete bene — e guardo l'ex Ministro Lupi che conosce molto meglio di me la norma — che la fissazione dei compensi alle strutture commissariali è disciplinata da una legge che prevede che sia in percentuale — lo dico in modo volgare — al giro d'affari. Una società con un giro d'affari da 3 miliardi ovviamente può

prevedere compensi alle strutture commissariali molto elevate; aumentare del 50 per cento per averne tre è sicuramente più costoso di avere un direttore generale a 250 mila euro all'anno. Scusate se, dal punto di vista dei costi, questo è un grosso risparmio per lo Stato. È un grosso risparmio ed è una maggior capacità operativa del direttore generale all'interno dell'azienda esistente, non della *newco*.

Il piano industriale non è compito del commissario per la *newco*. Il commissario oggi — è scritto in questo testo, ma è previsto dalle norme — deve proporre delle eventuali modifiche al programma di cessione e deve operare all'interno della compagnia di oggi attraverso un piano di ristrutturazione e riorganizzazione per limitare il lato dei costi. Ma il commissario non farà il piano industriale della *newco*, a meno che non sia quella la decisione, che sarà oggetto di valutazioni eventuali che faremo, di costituire internamente la *newco* con capitale che può essere dello Stato o eventualmente interno della società di oggi, e a quel punto predisporre un piano industriale e andare sul mercato per la ricerca o di un aumento di capitale o di una cessione della *newco*. Però oggi mi aspetto dal commissario, e me la aspetto in tempi molto rapidi, una modifica al programma di cessione proprio in questi termini e le proposte che vorrà fare per far sì che quei 400 milioni non ci garantiscano di arrivare al 31 maggio, perché non è sufficiente: è necessario anche il termine per arrivare all'eventuale *closing*. Queste sono le cose che ci aspettiamo dalla gestione commissariale oggi.

Rispondo al collega Lupi rispetto alla questione della senatrice Lupo. Non c'è stata alcuna delega e alcun mandato alla senatrice Lupo da parte del Ministero o del Ministro. La senatrice Lupo ha seguito — come ho già detto nella precedente audizione — il *dossier Alitalia* da tempo; è una collega con cui mi sono confrontato molto spesso, perché certamente — io non so valutare le capacità e l'esperienza di un settore così specifico — conosce il settore del trasporto aereo meglio di me, meglio del Ministro in questo momento. Lo dico con grande franchezza. Non ho mai avuto dalla senatrice Lupo né indicazioni né l'ob-

bligo di fare alcunché. Le scelte che ho fatto, le ho fatte esclusivamente perché le ritenevo le scelte giuste da fare, anche quelle del nome del commissario e anche del fatto di avere un commissario unico e non una terna di commissari. Il commissario Leogrande è — come è normale che sia, immagino, in una gestione di amministrazione straordinaria — un esperto di amministrazione straordinaria e si è avvalso e ha deciso autonomamente, io non avrei mai nominato un commissario unico esperto del settore di competenza di quell'amministrazione straordinaria, perché il commissario straordinario è lì in quanto all'interno di una procedura normativa, della legge Marzano in questo caso, e deve operare con esperienza di amministrazione straordinaria, non di piani industriali o di settori industriali specifici. Quindi, non mi ricordo chi mi ha chiesto se non ho nominato Zeni per qualche motivo, ma che la mia intenzione era nominare Zeni commissario straordinario, no. Assolutamente no. Che *Blue Panorama* sia dimensionalmente diversa da *Alitalia* è del tutto evidente, come anche il settore commerciale di *Blue Panorama* rispetto a quello di *Alitalia*. Se vogliamo, non è che ci siano tante compagnie o tanti *manager* che abbiano gestito compagnie con oltre cento aerei e che abbiano il *point-to-point*, il lungo raggio; certamente, se il commissario straordinario ha fatto la scelta di Zeni, è perché, avendoci già lavorato, lavora bene con lui ed è convinto di poter addivenire al risultato, perché è un mandato di risultato. È questo che stiamo cercando di dare come linea al commissario straordinario. Non è un mandato in bianco, perché l'esigenza di mantenere l'integrità dell'azienda è un'esigenza politica, perché lo riteniamo un valore della compagnia.

Atlantia. Vorrei recuperare il testo della lettera inviata da *Atlantia*, così forse è più facile per tutti. « Da ultimo, signor Ministro, mentre manteniamo tutta la nostra determinata disponibilità a proseguire, sempre che ciò sia conforme anche alle sue aspettative, nei confronti necessari per identificare soluzioni industriali ulteriori, tali da garantire un'operazione di vero e concreto rilancio di

Alitalia, riteniamo altresì doveroso rappresentarle che un eventuale intervento di *Atlantia* non potrà non tener conto della situazione complessiva del gruppo. Il permanere di una situazione di incertezza in merito ad *Autostrade per l'Italia*, infatti, o, ancor più, l'avvio di un provvedimento di caducazione, di cui si legge sugli organi di stampa, non consentirebbero infatti alla scrivente società di impegnarsi in un'operazione onerosa di complessa gestione ad elevato rischio, come testimoniato dai due precedenti piani di ristrutturazione falliti, ai quali pure abbiamo partecipato ». A firma di *Atlantia*, 2 ottobre 2019. Per chi continua a dire che *Atlantia* non si è sfilata perché nel frattempo non è intervenuta la necessaria chiusura dell'altro fascicolo, di cui non voglio parlare, perché non è questa la sede e che sul quale è competente il mio Ministero, *Atlantia* dice « fino a quando non c'è una certezza dall'altra parte, noi qua non investiamo » ! Questo lo ha detto chiaramente.

C'è il testo della risposta e ho citato la lettera del 2 ottobre. Non l'ho letta, ma c'è il testo: è nel resoconto stenografico. Ho detto esattamente la stessa cosa senza leggere il contenuto di quella lettera, che peraltro era su *Il Sole 24 Ore*, su *Il Messaggero* o su *la Repubblica* il giorno dopo. Quindi questo testo era disponibile a tutti il 3 ottobre.

PRESIDENTE. Comunque il testo ce l'abbiamo. L'abbiamo anche noi.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. C'è il resoconto stenografico, non l'ho negato assolutamente. Anzi, sono stato io a dire che si è sfilata per questo motivo.

Non solo, ma in una riunione successiva, perché comunque siamo andati avanti, perché non sono io mai stato quello che ha messo sullo stesso tavolo i due *dossier*, avanti fino a novembre, anche con *Atlantia*, fino a quando, in una riunione al MISE, *Atlantia* ha confermato che di fatto non c'erano le condizioni sufficienti per poter addivenire a un *closing* fino a quando non sarebbe successo quello che ha scritto nella lettera. Quindi continuare a parlare di *At-*

lantia, per me, è assolutamente inutile. Lo dico con grande convinzione e chiarezza, perché ad oggi quel *dossier* non è ancora chiuso. Ho detto che non ho intenzione di parlare di quel *dossier*, ma quel *dossier* è aperto oggi tanto quanto ad ottobre. È giusto che un confronto comunque ci sia.

Credo di aver, poi si potrà non essere contenti delle cose che ho detto, risposto più o meno a tutte le sollecitazioni.

PRESIDENTE. Nel frattempo che lei consulta i suoi documenti, do la parola nuovamente all'onorevole Lupi.

MAURIZIO LUPI. Grazie, Presidente. Ringraziando per quanto ci ha fin qui esposto, dell'andamento dei nostri lavori mi sembra che, come avevamo previsto, c'è una novità, una novità molto importante che riguarda a questo punto anche la copertura finanziaria del provvedimento, ed è il motivo per cui — io credo —, anche con la presenza del Ministro, si debba adesso porre la questione: il riferimento formale, quindi stiamo parlando di un'audizione in una Commissione prima dell'esame del provvedimento e della presentazione degli emendamenti, alla procedura 2018 vuol dire che è stato fatto esplicito riferimento correttamente — ed era quello che noi chiedevamo — alla procedura 2018, che stabilisce « correttamente », laddove si trovassero offerte, almeno un anno, sei mesi o otto mesi, il tempo per verificare la bontà delle offerte che arriveranno relativamente alla cessione, che non sono i sei mesi che vengono stabiliti.

La necessità di cassa — l'abbiamo acclarato più volte in questa Commissione grazie al lavoro fatto dal Presidente durante le audizioni che hanno accompagnato questa non felice situazione, non per i commissari ma per la situazione drammatica dell'azienda — è nota a tutti, credo anche al Ministro; si aggiunge ora un altro elemento, purtroppo drammaticamente, e non può il Parlamento non tenerne conto né credo i funzionari del Ministero o il Ministro, che siamo di fronte ad un'impennata enorme, e

tutte le previsioni macroeconomiche lo dicono, del caro petrolio, che per la gestione di un vettore aereo è fondamentale.

Quindi è acclarato che i 400 milioni di euro che non sono sufficienti, per cui il Governo deve dirci, la Commissione bilancio, il Ministro dell'economia e delle finanze — questo è un procedimento firmato dal ministro Gualtieri e dal ministro Patuanelli — ci deve dire, prima di andare avanti, se presenterà un provvedimento in cui chiarisce che questa è una prima parte delle risorse necessarie e che si provvederà, per la necessità della procedura stabilita dal Ministro, non da noi, perché la procedura oggi spiegata dal Ministro implica un percorso che va avanti almeno durante tutto l'anno, successivamente ad ulteriore copertura; rispetto alla previsione del decreto, altrimenti noi, Presidente, non possiamo andare avanti nell'esame di questo provvedimento. Non è un problema ostruzionistico. Quindi non voglio forzare il Ministro, ma questo è un punto fondamentale.

STEFANO PATUANELLI, *Ministro dello sviluppo economico*. Per chiarire, ho fatto riferimento alla procedura proprio per inquadrare correttamente la questione dei tempi e del termine del 31 maggio, il Governo — parlo in questo caso a nome del Governo — è convinto che la disponibilità di cassa, con l'erogazione di quest'ultima *tranche* di prestito di 400 milioni e la riformulazione del pagamento degli interessi del MEF che libera ulteriore cassa per 150 milioni, e non per 2,00 euro, consenta alla compagnia di arrivare alla conclusione della procedura di cessione.

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

La seduta termina alle 16.30.

*Licenziato per la stampa
il 21 aprile 2020*

PAGINA BIANCA



18STC0089640