

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

29.

SEDUTA DI MARTEDÌ 10 MAGGIO 2022

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Bruno Bossio Vincenza (PD)	11, 13, 16
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	2	Cantone Luciano (M5S)	6
Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, dott. Daniele Franco, sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti di Italia Trasporto Aereo spa, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Fassina Stefano (LeU)	9
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 16	Franco Daniele, <i>Ministro dell'economia e delle finanze</i>	2, 12, 13, 16
		Gariglio Davide (PD)	5
		Nobili Luciano (IV)	7, 11
		Rampelli Fabio (FdI)	12
		Rosso Roberto (FI)	8
		Silvestroni Marco (FdI)	6
		Zanella Federica (Lega)	10

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: MoVimento 5 Stelle: M5S; Lega - Salvini Premier: Lega; Partito Democratico: PD; Forza Italia - Berlusconi Presidente: FI; Fratelli d'Italia: FdI; Italia Viva: IV; Coraggio Italia: CI; Liberi e Uguali: LeU; Misto: Misto; Misto-Alternativa: Misto-A; Misto-Azione+Europa-Radicali Italiani: Misto-A+E-RI; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Europa Verde-Verdi Europei: Misto-EV-VE; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Manifesta, Potere al Popolo, Partito della Rifondazione Comunista - Sinistra Europea: Misto-M-PP-RCSE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 13.30.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera e la trasmissione diretta sulla *web tv*.

Audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, dott. Daniele Franco, sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti di Italia Trasporto Aereo spa, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro dell'economia e delle finanze, dott. Daniele Franco, sull'attuazione del piano industriale e sul programma di investimenti di Italia Trasporto Aereo spa, sullo stato delle relazioni industriali e sugli aumenti di capitale, secondo quanto previsto dall'articolo 11-*quater*, comma 9-*bis*, del decreto-legge 25 maggio 2021, n. 73.

Avverto che, dopo la relazione del Ministro, si svolgeranno gli interventi dei deputati. Al fine di assicurare tempi congrui per la replica del Ministro, ad ogni gruppo sono stati assegnati complessivamente cinque minuti, che possono essere utilizzati in un unico intervento o ripartiti fra più interventi. Invito i rappresentanti dei gruppi, pertanto, a comunicare alla presidenza gli iscritti a parlare.

Ringrazio il Ministro Franco per avere accettato l'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione. Prego.

DANIELE FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie, presidente. Onorevoli deputate e deputati, ringrazio la Commissione per l'opportunità di fare il punto sulla situazione di ITA, che vive un momento delicato, nel senso che siamo nel processo di dismissione.

La storia di Alitalia, come sapete tutti, è una storia complicata, che ha radici nel tempo. Alitalia cominciò a sperimentare difficoltà economiche nella prima metà degli anni Novanta, quando abbiamo avuto una lunga sequenza di perdite di bilancio, iniziative governative di sostegno e tentativi di trovare un *partner* o un acquirente.

Ricordo la costituzione nel 2008 della Compagnia Aerea Italiana a opera di imprenditori italiani, nel 2014 l'ingresso di Poste e poi di Etihad. Nel 2017 Alitalia entrò in amministrazione straordinaria, ricevette un prestito prima di 600 e poi di 900 milioni, che l'anno scorso è stato dichiarato illegittimo dalla Commissione europea e incompatibile con le regole dell'Unione per gli aiuti di Stato, per cui l'Italia è stata dichiarata obbligata al recupero.

Ricordo che nel decennio 2009-2019 il risultato aziendale EBIT, prima delle imposte e degli oneri finanziari, è stato sistematicamente negativo, con una perdita accumulata di circa 3,5 miliardi. Ciò rifletteva la struttura dei costi e dei ricavi di Alitalia, e in particolare rifletteva il fatto che i ricavi per biglietto, per chilometro venduto erano sistematicamente più bassi di quelli delle altre compagnie tradizionali. Questo rifletteva la concentrazione di Alitalia sulle rotte a breve e medio raggio, ma anche una serie di altri problemi, tra cui,

per esempio, la rilevanza degli aerei in *leasing*, il fatto che l'età media degli aerei era superiore a quella dei concorrenti e il fatto che la flotta era disomogenea. Ricordo questi aspetti perché di tutto questo è importante tenere conto nella costituzione della nuova compagnia ITA.

Ricordo che la prima versione di questa compagnia fu definita nel decreto-legge n. 18 del 2020, che prevedeva un collegamento stretto tra la nuova compagnia e le due compagnie in amministrazione straordinaria, Alitalia e CityLiner. Questo assetto fu rivisto con il decreto-legge n. 34 del 2020, che disciplinava la sola nuova società, tenendola separata da eredità e legami con il passato. Ricordo il piano industriale presentato nel luglio 2020, che si concentrava sugli aeroporti solo di Fiumicino e di Linate e prevedeva un passaggio da 68 a 116 aerei a regime nel 2025.

Le linee guida definite allora sono state presentate al MEF (Ministero dell'economia e delle finanze) e poi alla Commissione europea. Ricordo che la Commissione suggerì di costituire una società di dimensioni ridotte con il solo scopo di farle redigere il piano industriale, cosa che ebbe luogo con il decreto-legge n. 104 del 2020. Il 12 novembre 2020 si insediò il consiglio di amministrazione di ITA, e il primo piano industriale 2021-2025 di ITA fu approvato il 18 dicembre 2020.

Questo piano industriale era costruito sui criteri di discontinuità e redditività: discontinuità rispetto ad Alitalia per evitare che l'intervento pubblico nel capitale fosse considerato alla stregua di un salvataggio, e redditività come condizione necessaria per il successo della società. Il piano industriale è stato poi trasmesso al Parlamento e alla Commissione europea nel dicembre 2020 ed è iniziata con la Commissione europea un'interlocuzione molto intensa, tesa a verificare che ITA fosse effettivamente un'iniziativa industriale nuova e diversa rispetto ad Alitalia e che l'investimento avesse luogo in condizioni di mercato.

Da parte del Governo italiano, in questo lungo dibattito con la Commissione si è teso a garantire le prospettive di sviluppo

industriale e di sostenibilità finanziaria di ITA e a cercare di chiudere la questione nei tempi più brevi possibili. Il confronto si è concentrato su quattro aspetti. Innanzitutto vi era la questione degli *slot*, particolarmente rilevante per la nuova compagnia, in particolare per l'aeroporto di Linate. La Commissione ha sostenuto il criterio della proporzionalità tra il numero degli *slot* e il numero degli aerei, argomentando che una flotta che passasse da 114 a 52 aerei non poteva mantenere gli stessi *slot*. Da parte del Governo italiano si è cercato di garantire, su Linate soprattutto, quanti più *slot* possibili.

Il secondo tema è stato quello del *brand* Alitalia e del programma *loyalty* « MilleMiglia ». Anche qui la Commissione ha sostenuto l'esigenza di una discontinuità, e quindi dal lato governativo si è perseguito l'obiettivo, d'accordo con la compagnia, di privilegiare la tutela del *brand*, del logo Alitalia.

Il terzo punto di discussione riguardava la manutenzione e l'*handling*. Sapete che parti considerevoli dei dipendenti di Alitalia sono occupati nelle due attività di manutenzione e di *handling*. Anche qui da parte della Commissione si è sottolineata l'esigenza di una discontinuità. Il punto d'arrivo è stato consentire che ITA potesse accedere alla manutenzione con una *partnership* in minoranza e potesse gestire, invece, l'*handling* con una *partnership* in maggioranza, avendo a mente che l'*handling* è ciò che è più vicino al rapporto con i clienti.

Il quarto punto riguardava la flotta e il personale. Per la gestione del personale da parte della Commissione si è sottolineata l'esigenza di una discontinuità contrattuale e l'esigenza che l'entità del personale fosse proporzionale al numero degli aerei.

Il 15 luglio dell'anno scorso la discussione con la Commissione si è conclusa positivamente. Il 10 settembre ITA ha ricevuto l'autorizzazione della Commissione ad avviare l'attività di trasporto aereo. La Commissione ha valutato che il trasferimento di alcuni *asset* di Alitalia ad ITA — aerei, *slot*, personale, *brand* e rami di azienda — non configura continuità tra Alitalia e ITA e che il conferimento di capitale da

parte dello Stato, pari a un massimo di 1,35 miliardi, è conforme al criterio dell'operatore di mercato. Il 15 luglio 2021 il MEF ha annunciato che ITA avrebbe avviato la sua attività il 15 ottobre.

I contenuti dell'accordo con la Commissione possono essere sintetizzati in questi punti: ITA può essere ricapitalizzata per 1,35 miliardi in tre *tranche*, ovvero 700 milioni nel 2021, 400 nel 2022 e 250 nel 2023; ITA può partecipare alle gare per il *brand* Alitalia e per le attività di *handling* a Fiumicino in posizione di maggioranza, ma in *partnership* con soggetti privati, mentre per l'attività di manutenzione in posizione di minoranza con soggetti privati e per le rotte di servizio pubblico; ITA può partire con 52 aerei e può acquisire 175 *slot* giornalieri su Linate, l'85 per cento di quelli di Alitalia, e 178 su Fiumicino, il 43 per cento di quelli di Alitalia; ITA può acquisire con i nuovi contratti 2.800 persone alla partenza e 5.750 a fine piano, ma questo esclude le attività di *handling* e manutenzione.

Il CdA (consiglio di amministrazione) di ITA ha provveduto il 15 luglio 2021 ad aggiornare il piano industriale su queste linee. Il piano prevedeva che ITA partisse con 52 aerei, per arrivare a 105 aerei nel 2025, prevedeva un *network* con 45 destinazioni immediate e 74 destinazioni nel 2025, risorse umane nell'immediato di 2.750-2.950 dipendenti per arrivare a 5.550-5.700 nel 2025, a cui si sarebbero aggiunti i dipendenti connessi alle attività di manutenzione e *handling*, per arrivare a un complesso di 9.300-9.650 persone. Il piano prevedeva di inserire ITA in un'alleanza mirata a rafforzare la connettività e a conseguire sinergie industriali. L'obiettivo era quello di raggiungere nel 2025 ricavi per 3,3 miliardi e 200 milioni di utili.

In seguito alla positiva conclusione della discussione con la Commissione, quindi, il 15 ottobre l'attività di ITA si è avviata e l'attività di Alitalia è terminata. Il 30 settembre ricordo che ITA ha scelto Airbus come *partner* strategico per la flotta e il 2 dicembre 2021 ha raggiunto un'intesa con le sigle sindacali e firmato il nuovo contratto collettivo nazionale di lavoro.

Lo scorso 3 maggio l'assemblea di ITA ha approvato il bilancio per l'anno scorso con una perdita di 148 milioni, che deriva da ricavi per 90 milioni e costi significativamente più elevati. Alla fine del 2021 la posizione finanziaria di ITA era di 447 milioni.

Nello scorso mese di gennaio il consiglio di amministrazione di ITA ha approvato il piano industriale 2022-2026 che rivede in parte quello redatto l'estate precedente, ma il numero di aerei viene portato dai 52 di partenza ai 109 del 2026. ITA al momento ha assunto circa 2.500 persone. L'Alitalia in amministrazione straordinaria dispone al momento di 7.800 persone, di cui 3.800 fanno parte dei rami aziendali *handling* e *maintenance* in corso di cessione.

Abbiamo avviato il processo di dismissione. Come sapete, il processo è guidato dal DPCM (decreto del Presidente del Consiglio dei ministri) adottato l'11 febbraio e pubblicato in *Gazzetta Ufficiale* il 2 marzo. Il 3 marzo il MEF ha avviato la procedura di selezione dei consulenti finanziari e legali che si è conclusa il 17 marzo.

Il DPCM autorizza il MEF ad alienare una partecipazione di maggioranza in ITA. Non si è fissato un limite quantitativo, ma si è detto che la partecipazione residua non deve essere di controllo: quindi il MEF può mantenere una partecipazione di minoranza residua per una fase successiva, per la quale non si è fissato un termine. Il DPCM stabilisce le modalità dell'alienazione, che devono garantire cinque aspetti: la stabilità dell'assetto proprietario, la dimensione industriale dell'integrazione, la valorizzazione degli *hub* nazionali, lo sviluppo sui mercati strategici sul lungo raggio e le prospettive occupazionali. Il mantenimento della quota di minoranza, senza vincoli temporali, mira ad assicurare il presidio del Governo sugli obiettivi industriali e occupazionali.

L'obiettivo del DPCM è quello di massimizzare il valore per lo Stato della cessione, come viene fatto per tutte le privatizzazioni, però a questo si aggiungono tre elementi importanti: innanzi tutto la dimensione industriale, perché si vuole assicurare la continuazione del percorso di

costruzione di una compagnia aerea solida dal punto di vista operativo e redditizia; in secondo luogo si vuole assicurare lo sviluppo e la crescita di ITA, che sono strettamente associati alla conclusione di una *partnership* strategica con un primario operatore del settore, quindi l'obiettivo è quello di assicurare l'accesso a mercati strategici e l'operatività sul lungo raggio; terzo punto l'occupazione, poiché il rafforzamento via via dell'attività di ITA deve tradursi in posti di lavoro di qualità e sostenibili.

Il DPCM autorizza il MEF a utilizzare nel processo di vendita due strade, quella dell'offerta pubblica di vendita e quella della trattativa privata. In quest'ultimo caso le procedure devono comunque essere tali da assicurare condizioni di trasparenza, competitività, ed evitare discriminazioni tra i possibili acquirenti.

Il MEF, con l'assistenza degli *advisor* selezionati in marzo, ha immediatamente avviato l'attuazione operativa del processo di dismissione, che si articola su quattro fasi. Nella prima fase è stata scelta la modalità di vendita ed è stato poi definito il calendario del processo. Per quanto riguarda la modalità di vendita, si è optato per la trattativa privata come lo strumento che appare più efficace per conseguire gli obiettivi industriali e occupazionali fissati dal DPCM. È stato, poi, definito il calendario della vendita, e l'obiettivo è di concludere il processo nel mese di giugno.

Nella seconda fase, che si è chiusa alla fine del mese scorso, è stata condotta un'indagine di mercato per la ricerca di operatori del settore o di investitori potenzialmente interessati. Sono state individuate 15 possibili controparti, alle quali è stata inviata una lettera di richiesta. Alla scadenza prevista sono pervenute tre manifestazioni di interesse, rispettivamente da MSC-Lufthansa, dal raggruppamento composto da Certares, Air France, KLM, Delta e da Indigo Partners. Questi soggetti sono stati ammessi alla *data room* ed è stato loro chiesto di presentare entro il 23 maggio un'offerta vincolante che identifichi l'identità dell'acquirente. Qui è importante che il 51 per cento del soggetto sia detenuto da soggetti europei, quindi che la proprietà di

chi acquista sia detenuta da soggetti europei almeno per il 51 per cento. Vanno poi identificati il *business plan* che si intende attuare, la struttura dell'operazione, per esempio la quota di maggioranza che si propone di acquisire, il corrispettivo offerto e i vari profili legali.

La terza fase del processo si è aperta la settimana scorsa e si incentra sulla *due diligence*, cioè sulla valutazione da parte dei tre potenziali acquirenti dello stato e delle prospettive di ITA sulla base dei dati e delle informazioni inseriti nella cosiddetta *data room*. Inoltre, i tre potenziali acquirenti potranno interagire con il *management* di ITA per avere valutazioni e informazioni. Come detto, questa fase si concluderà il 23 maggio con offerte vincolanti.

La quarta e ultima fase, che inizierà il 23 maggio, prevede l'esame delle offerte vincolanti che saranno ricevute sotto il profilo finanziario, sotto il profilo legale, industriale e occupazionale. Verrà selezionata la controparte che avrà presentato l'offerta complessivamente migliore, quindi avendo a mente tutti i vari profili.

Il MEF sta attuando in modo rigoroso e spedito il mandato ricevuto dalla legge e dal DPCM, con l'obiettivo di valorizzare la partecipazione detenuta dallo Stato in ITA e di assicurare un futuro industriale e occupazionale di successo alla società. Stiamo procedendo con l'assistenza degli *advisor* nel rispetto dei tempi che ci siamo dati e dell'integrità del processo, che è competitivo, trasparente e non discriminatorio.

PRESIDENTE. Grazie, Ministro.

Passiamo ora agli interventi. Ho già degli iscritti e il primo è l'onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. La ringrazio, Ministro Franco. Noi abbiamo chiesto la sua audizione perché eravamo ansiosi di conoscere queste informazioni. Mi consenta di fare una considerazione e poi una domanda.

La considerazione, signor Ministro, è che in questo anno e mezzo di attività ITA

non ha rispettato gli indirizzi che sono giunti dal Parlamento. Il Parlamento ha adottato nel mese di settembre dello scorso anno una mozione parlamentare che ITA ha ampiamente disatteso quanto al punto 6, cioè la partecipazione alle gare di *handling* e manutenzione, mandato univoco e unanime della Commissione e dell'Aula; al punto 11 circa le modalità di assicurare il personale della gestione servizio clienti, altrimenti detto *call center*, ma parlerà la mia collega Bruno Bossio su questo; e complessivamente sulla modalità di gestione dei rapporti sindacali, che è stata condotta, specie nella fase iniziale, in una maniera assolutamente incongrua per un'azienda controllata dallo Stato.

La domanda, invece, è la seguente. Da quanto risulta alla Commissione, il CdA di ITA su indicazione del presidente ha deliberato degli incarichi di *advisor* per un importo totale di 6 milioni di euro, considerato il costo della parte variabile; al CdA era stato comunicato che questi *advisor* avrebbero ricevuto l'incarico di accompagnare tutta la procedura di dismissione delle partecipazioni. Successivamente è pervenuta al CdA una lettera con cui il MEF comunica correttamente di avere individuato degli *advisor* che devono gestire la procedura di trattativa: *advisor* che, da quanto risulta dagli organi di stampa, costano complessivamente al Ministero 170.000 euro, quindi una cifra molto lontana da quella pagata da ITA. Sulla base di questa scelta il CdA di ITA ha chiesto di ridiscutere e di revocare gli incarichi agli *advisor* scelti da ITA, sei consiglieri hanno chiesto la convocazione del CdA, ma il CdA non viene convocato. Per questo motivo sei consiglieri su nove si sono dimessi.

Sostanzialmente la nostra domanda è: quale ruolo hanno oggi gli *advisor* scelti da ITA rispetto agli *advisor* scelti dal MEF relativamente al procedimento che lei ci ha indicato? Soprattutto, cosa intende fare il MEF come azionista rispetto a questa situazione? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gariglio. Onorevole Silvestroni.

MARCO SILVESTRONI. Grazie, presidente. Buongiorno, Ministro. Dal bilancio si evince una perdita di esercizio di 147.909.572 euro a fronte di un patrimonio netto positivo di 568 milioni e rotti, con un pareggio previsto nel secondo trimestre del 2023. Tra le misure correttive si evidenzia che il vettore ha ridimensionato i futuri piani di acquisto di nuovi aerei e ha aumentato il noleggio per risparmiare risorse. Inoltre lei, che è il Ministero, ha congelato almeno per il momento l'aumento di capitale da 400 milioni, le cui modalità saranno concordate con la cordata vincitrice della gara a partire da giugno. In questo quadro di un bilancio economico fragile per ITA, vengono individuati, come ha già detto anche prima il collega Gariglio, quattro *advisor* della controllata ITA. Le chiedo se le attività che svolgeranno i due consulenti ministeriali giustificheranno o giustificano una spesa di 8,9 milioni.

Inoltre, per il processo di cessione è stato reso noto che il termine ultimo per la presentazione delle offerte vincolanti per ITA sarebbe il 31 maggio 2022, come già ha detto lei prima, e proprio ieri Lazzerini ha sostenuto che a fine giugno si chiuderà il processo per la scelta della cordata interessata a entrare in *partnership* con ITA Airways. Le chiedo quindi se conferma che è ipotizzabile che sia la cordata vincitrice a occuparsi dell'iniezione di liquidità in ITA, valutata in 650 milioni tra quest'anno e il 2023.

Inoltre, e concludo, con l'assegnazione, come prima lei ha citato, della manutenzione e dell'*handling*, sembrerebbe — è una buona notizia — che verranno assunti migliaia di lavoratori dell'ex Alitalia. Gradirei da parte sua la conferma di un azzerramento del tema sociale, della cassa integrazione che coinvolge oggi migliaia di lavoratori dell'ex Alitalia. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Silvestroni. Onorevole Cantone.

LUCIANO CANTONE. Grazie, presidente. Ringrazio il Ministro per l'audizione. Io avrei alcune domande e alcune considerazioni. Abbiamo audito ieri Alta-

villa e Lazzerini, e in questi giorni il tema caldo su ITA riguarda soprattutto la questione dei lavoratori del *call center* di Palermo. I dati che ha elencato prima li avevamo già analizzati in Commissione diverse volte, quindi non abbiamo un indirizzo nuovo.

Quello che però le chiedo è: alla luce di tutti questi problemi che si stanno verificando con i lavoratori, che dovrebbero essere una parte importante del nuovo piano industriale, perché anche a detta di Altavilla il servizio clienti del *call center* dei lavoratori di Palermo era un servizio di buon livello... Non voglio schierarmi da una parte o dall'altra, perché ci sono le fazioni Covisian o ITA e ritengo sia sbagliato perché ci perdiamo tutti, ci perdono i lavoratori e ci perde l'azienda. Qui tutti abbiamo voluto che ITA nascesse, e tutti ci auguriamo che il piano industriale si sviluppi e si sviluppi bene e che tutti i lavoratori tornino al loro impiego. Il problema è che dal nostro punto di vista non riusciamo a capire come un Governo, soprattutto il suo Ministero che ad oggi ha la maggioranza della nuova compagnia, non riesca a dipanare una situazione così surreale dal punto di vista anche delle parti sociali, non riesca neanche a convocare e a far partecipare al tavolo le parti in questione. Cosa ha in programma di fare il Ministero, ma anche il Governo, visto che sembra che le parti in causa, ovvero il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, il MiSE (Ministero dello sviluppo economico) e il suo Ministero, non si siano mai parlate in Consiglio dei Ministri e non abbiano una posizione univoca?

Noi vogliamo capire: una partecipata dello Stato può essere ignorata in questo modo dal Governo, mentre le parti in causa si accusano a vicenda sulla pelle dei lavoratori; oppure il Governo dovrebbe prendere una posizione e far ragionare e far sviluppare il piano industriale, anche risolvendo tale questione?

Per quanto riguarda la perdita, le vorrei chiedere: riguarda il periodo di pandemia e poi anche la fase della guerra, che preclude una categoria di viaggiatori? Superata la fase della pandemia, questa perdita continuerà a essere come ai tempi di Alitalia,

quindi cambiamo l'azienda ma essa continua comunque a perdere ogni mese? Con il nuovo piano industriale ci era sembrato di capire che ci sarebbe stata un'inversione di rotta, però i numeri ci dicono purtroppo tutt'altro. Come si svilupperà nei prossimi mesi, con la *summer*, la questione economica e quindi la situazione di cassa? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Cantone. Onorevole Nobili.

LUCIANO NOBILI. Grazie, presidente. Grazie, Ministro, per questa audizione e per aver ricostruito in maniera veramente puntuale tutto il percorso che ci ha portato dalle ceneri di Alitalia commissariata alla nascita di ITA; con tutto l'*iter* che prima è partito con un'idea di continuità e poi ha preso, invece, una strada come ci siamo detti e raccontati, anche per le richieste della Commissione europea e anche per scelte opportune dal punto di vista politico, perché io credo che il principio della discontinuità rispetto a quello che abbiamo conosciuto con Alitalia sia un principio fondamentale. Lei parlava della discontinuità e redditività come due criteri fondamentali in tutta questa operazione: li condividiamo profondamente, poiché dobbiamo ad ogni costo evitare - su questo mi sembra che si stia lavorando in maniera positiva - che la nuova compagnia parta con i limiti delle vecchie esperienze, con i pagamenti a piè di lista, a carico dei contribuenti e con le ali piombate.

Da questo punto di vista gli ultimi mesi sono stati assai difficili, perché tutta questa operazione ha richiesto scelte molto complesse. Una fra tutte, per quello che ci riguarda - parlo come gruppo di Italia Viva - è la scelta della nazionalizzazione, una scelta che non avremmo voluto fare dal punto di vista culturale e dal punto di vista politico. Non è una scelta che abbiamo condiviso: l'abbiamo assunta consapevolmente insieme alle altre forze di maggioranza, perché anche scelte che non si condividono possono essere necessarie in alcuni momenti.

È però fondamentale che ITA non solo sia guidata secondo logiche di mercato e

secondo il principio della sostenibilità, ma che il prima possibile torni a vivere sul mercato con la costruzione, che per noi è sempre stata il punto cruciale rispetto alle linee guida e poi al piano industriale, di una *partnership* forte che garantisca, come si diceva, proprietà europea — questo è fondamentale —, continuità del lavoro che si è avviato, presenza minoritaria da valutare poi nel corso del tempo; e allo stesso tempo però la scelta di una *partnership* che garantisca anche grandi prospettive, ovvero quelle che ha elencato lei: il lungo raggio, la profittabilità dei *business* che si vanno a costruire, le tutele occupazionali, la valorizzazione degli *hub* e delle cose che abbiamo considerato strategiche anche nel piano industriale che si è redatto. Ovviamente senza alcuna volontà di indicarne qualcuna, perché non è proprio il compito della politica indicare qual è la direzione da prendere, quali sono le offerte più interessanti o quelle meno interessanti. Questo sarà compito di chi deve effettuare tale esame ed è importante che si tenga conto dei criteri che ci siamo detti.

Per noi non è quindi importante capire dove finirà ITA: è importante capire che chi acquisirà la maggioranza di questa *startup*, perché nei fatti è una *startup*, abbia la capacità di garantire tutte le cose che ci siamo detti e la possibilità di stare in maniera ancora più sostenibile e più proficua sul mercato. Non possiamo dimenticare che questo *iter* si è scontrato con difficoltà oggettive, perché lo abbiamo affrontato con la pandemia, con la crisi del trasporto aereo, con l'aumento dei prezzi del carburante e oggi lo affrontiamo con una guerra in corso: tutte cose che rendono oggettivamente molto difficile questo percorso.

Le fasi che ci ha elencato e che sono state tutte eseguite sono fasi opportune. C'è stato, mi permetta, Ministro, un solo *vulnus* dal punto di vista parlamentare, poi fortunatamente risolto, che è stata la mancata condivisione con il Parlamento in una lunga fase delle indicazioni della Commissione europea. Capisco le esigenze di riservatezza, ma quello ha rappresentato dal punto di vista del rapporto con il Parlamento una ferita oggettiva, poi successivamente sa-

nata, ma forse in quella fase era importante essere tutti più coinvolti.

Ci sono problemi che abbiamo affrontato anche ieri nell'audizione con i vertici ITA, tra cui la vicenda un po' kafkiana dei *call center*. Secondo me è stata obiettivamente chiarita una catena di responsabilità, ma rinnovo la richiesta alla presidente di convocazione di un'altra parte del Governo, in questo caso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, per capire esattamente cosa è successo e come un accordo sottoscritto presso tale Ministero possa essere diventato carta straccia.

Concludo con l'unica domanda e l'unica vera preghiera che rivolgiamo. Lei ci ha dato delle *deadline* temporali molto chiare sulle fasi già completate e sulle fasi da completare, con il 23 maggio come data in cui si conclude l'esame. Sperabilmente, pensa che si possano rispettare questi tempi alla luce dei problemi che ho elencato? Quando pensa credibilmente che noi potremo in qualche modo concludere questo *iter* e dare nuova forza e nuovo slancio a questa vicenda? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Nobili. Onorevole Rosso.

ROBERTO ROSSO. Grazie, presidente. Grazie per la presenza del Ministro Franco, e devo dire — oggi dirò una cosa che non ho mai detto in quattro anni di esperienza parlamentare — che sono totalmente d'accordo con tutta la sua relazione, Ministro.

Noi non eravamo d'accordo con la nazionalizzazione, così come altri, però nella sua analisi sono d'accordo non solo sulla parte che purtroppo dipinge la fine di Alitalia, cioè i problemi di flotta disomogenea, degli aerei obsoleti, le rotte concentrate — tutti questi problemi li condividiamo e sono nella nostra analisi —, ma lo sono soprattutto (musica per le mie orecchie) sulla discontinuità e redditività, che poi vuol dire permettere a ITA di stare sul mercato.

Questo è un po' il fulcro di tutti i ragionamenti che abbiamo fatto da quando abbiamo iniziato a parlare di ITA, cioè capire che cosa vuol dire stare sul mercato. Per stare sul mercato si lotta con altre

compagnie, anche private, e quindi c'è evidentemente una lotta all'efficienza, ad abbassare i costi e ad abbassare le tariffe.

Tra l'altro ci ha disegnato una compagnia che se anche ha iniziato con un numero di aerei che tutti avevamo definito insufficiente, ha dei progetti di espansione oltre i 100 aerei, e che avrà, quando arriveranno le entrate, la possibilità di aumentare i dipendenti cercando, spero, di assorbire tutti quelli che erano i dipendenti di Alitalia.

L'unica domanda che le pongo riguarda la questione della cessione, della quasi privatizzazione di ITA con questa quota residua al MEF di cui ha parlato. Prima ha detto che verranno analizzate tutte le offerte; però vorrei capire un po' meglio quanto peseranno i vari fattori. Non è detto che il miglior offerente in termini di denaro vinca, perché ci sono altre questioni di cui tenere conto: come, per esempio, oltre a che tipo di piano industriale proporranno, anche capire di salvaguardare l'italianità della compagnia e di far sì che ITA non diventi la *low cost* di qualche altra compagnia, perché se noi siamo totalmente d'accordo che finalmente la nostra compagnia di bandiera possa spiccare il volo con le sue ali, non siamo d'accordo che poi venga utilizzata in maniera marginale.

Concludo con un'ultima considerazione, visto che ieri abbiamo tenuto questa lunga audizione con i vertici di ITA. La mia opinione è che non dobbiamo farci tentare dall'utilizzare ITA come un ammortizzatore sociale. Cioè, lasciamola libera; è lo Stato che deve salvaguardare i dipendenti del *call center*, è lo Stato che deve salvaguardare i dipendenti di Alitalia ancora non assorbiti. Il mio augurio è che, senza farsi tentare da questi sguardi al passato, si possa finalmente far spiccare il volo alla nostra compagnia di bandiera, senza avere per forza alle spalle mamma Italia che apre il portafoglio. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rosso. Onorevole Fassina.

STEFANO FASSINA. Grazie, presidente, anche per l'ospitalità. Ringrazio il Ministro

Franco. In premessa sottolineo che sarebbe utile, ma non abbiamo mai avuto la possibilità di farlo con il Ministro, tornare sulla fase di negoziato con la Commissione europea, perché a mio avviso ci sono tanti punti interrogativi da affrontare, ma non ne abbiamo il tempo in questa sede.

Non ultimo vi è il *vulnus* che richiama il collega prima di me: che a mio avviso non è stato sanato, perché noi siamo stati costretti dal Governo ad approvare il decreto che conteneva l'attuazione della decisione della Commissione europea senza poter conoscere la decisione stessa, che è diventata nota a gennaio, quando, come è noto, avevamo approvato il decreto mesi prima. Ma spero avremo altre sedi.

Qui vorrei porre sostanzialmente due questioni, in modo molto diretto e spero non troppo brutale. La prima riguarda il *management* di ITA. C'è una questione che riguarda il presidente. L'onorevole Gariglio ha indicato due nodi; non ci ritorno, ma sottoscrivo parola per parola il suo intervento: sia per quanto riguarda la « disapplicazione » della mozione parlamentare, che fino a che vige la Costituzione rimane un atto vincolante per il Governo e per le aziende alle quali il Governo partecipa come azionista in questo caso totale, al 100 per cento; sia per quanto riguarda la vicenda degli *advisor*, che è grave: solo quella sarebbe sufficiente a procedere alla rimozione di chi oggi ha la responsabilità delle scelte.

C'è stato molto di più, perché c'è stata un'iniziale uscita dall'associazione di categoria e disapplicazione del contratto nazionale con indisponibilità a rinegoziarlo, e si è arrivati a un altro contratto nazionale soltanto dopo lunghe mobilitazioni sindacali dei lavoratori e delle lavoratrici e l'intervento, per quanto abbiamo potuto, del Parlamento; c'è anche l'inaccettabile vicenda del *call center*, sulla quale non torno, poiché ci sono tornati e ci torneranno altri colleghi; c'è l'aggiramento dell'articolo 2112 del codice civile che riguarda le implicazioni della cessione di ramo d'azienda; c'è una sentenza di condanna del tribunale di Roma per comportamento discriminatorio nei confronti di lavoratrici in stato di gra-

vidanza (non è una denuncia, è una condanna del tribunale di Roma per discriminazioni di lavoratrici in stato di gravidanza); e c'è una ripetuta maleducazione istituzionale da parte del presidente, che arriva a non presentarsi ai tavoli ai quali è stato convocato dal Ministro competente.

Insomma, il Governo o rimuove chi palesemente non ha il profilo adeguato per quanto riguarda la cultura aziendale... Non metto in discussione la professionalità, poiché non ho le competenze per giudicarla, ma certamente la cultura aziendale, il rispetto di fondamentali diritti di lavoratrici e lavoratori è un punto imprescindibile per un'azienda che è al 100 per cento dei cittadini italiani. Non vi sono le condizioni affinché l'azionista continui a dare fiducia all'attuale presidente.

Poi c'è l'aspetto del piano industriale, sul quale, Ministro, non ce la possiamo cavare facendo riferimento alle condizioni del mercato, perché il mercato è molto variegato. Per «mercato» intendiamo un destino analogo a quello di una *low cost* regionale affidata a un grande operatore europeo? È mercato. Per «mercato» intendiamo una compagnia solida, con un raggio di azione molto ampio, ovviamente in *partnership* con un altro vettore importante? Sono due prospettive di mercato, entrambe legittime, ma molto diverse. Il Governo, in quanto espressione *pro tempore* dell'azionista, non può limitarsi a dire: «Faccia il mercato» o «Faccia il *management*», perché è compito dell'azionista dare indicazioni chiare, giacché sono due direzioni di marcia entrambe di mercato, ma diametralmente opposte.

Non ho sentito una parola sul cargo. È da un anno e mezzo che insisto sul cargo, poiché è un *business* importante, sempre più importante, ma che fine fa? Qual è l'orientamento del Governo per quanto riguarda *handling* e manutenzione? Come rientrano nelle condizioni che vengono poste al successivo acquirente?

Infine, un punto fondamentale riguarda la presenza dello Stato nella compagine azionaria. Dato il contesto di elevata incertezza è fondamentale che tale presenza, benché non di controllo, sia una presenza

significativa, che consenta di garantire gli obiettivi che sono stati indicati e approvati dal Parlamento. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Fasina. Onorevole Zanella.

FEDERICA ZANELLA. Grazie, presidente. Signor Ministro, molti punti sono stati toccati dai miei colleghi. Mi unisco al collega Gariglio *in primis* in merito alla domanda sulla sovrapposizione tra *advisor* nominati correttamente dal MEF, ma anche da ITA; e anche in merito alla posizione del MEF sul fatto che sei membri del CdA si sono dimessi per questo e anche, leggiamo da indiscrezioni di stampa, per altri incarichi che potrebbero essere passibili di procedimenti da parte della Corte dei conti. Ovviamente in quel caso risponde sempre il Governo come azionista, e quindi i cittadini. Per questo motivo vogliamo capire anche come avete vissuto voi questa cosa, se prenderete provvedimenti o meno.

Diceva che i vostri *advisor*, per conseguire gli obiettivi indicati dal DPCM, hanno individuato dei punti essenziali, come che la proprietà sia in mano a soggetti europei almeno per il 51 per cento e il corrispettivo offerto; però non ho sentito dire, visto che lei stesso asseriva che uno degli aspetti dirimenti per l'alienazione sarebbe la valorizzazione degli *hub* nazionali, se anche ciò verrà preso in considerazione. Noi non tifiemo per nessuno, ma non può essere dirimente solo il corrispettivo offerto. Si pensi, per esempio, a chi avrebbe tutto il vantaggio di accentrare nella sua capitale l'*hub*, facendo diventare *hub* residuali per tutte le rotte più importanti Fiumicino *in primis*, ma anche Linate, che noi speriamo venga sempre valorizzato. Peraltro il CdA, il presidente e l'amministratore delegato hanno sempre considerato Linate come l'*hub* principale per i voli *business*. È ovvio ed è evidente — faccio per dire — che se fosse Air France avrebbe probabilmente il vantaggio di accentrare tutto al Charles De Gaulle. Non perché noi parteggiamo per una delle realtà, ma mi sembra sia fondamentale prendere in considerazione anche questo in chiave di valorizzazione e massimizzazione dello stato di cessione.

È già stato fatto un accenno dal collega Gariglio, ma c'è stata un'interlocuzione con voi prima della decisione da parte di ITA di non partecipare ai bandi di *handling* e manutenzione? Come abbiamo visto, comunque i bandi annoverano tanta parte di quei 7.500 lavoratori che sono rimasti in capo ad Alitalia in gestione commissariale.

Ancora, poiché si parlava di massimizzare il valore, sicuramente tutte le grandi realtà hanno la gestione diretta almeno del loro aeroporto principale. Questo è un valore aggiunto anche nel servizio ai clienti e quant'altro, su cui pare che l'amministratore delegato e il presidente abbiano molto puntato per la soddisfazione della clientela.

Da ultimo — mi sembra sia stato accennato dal collega Silvestroni — abbiamo letto che per ora voi avete rinviato la ricapitalizzazione di 400 milioni, ma abbiamo anche letto che il presidente di Lufthansa dice che ogni acquisizione deve creare un valore aggiunto. Il valore aggiunto a cui fa riferimento il presidente di Lufthansa sono i 400 milioni che dovete emettere prima dell'offerta definitiva eventualmente da parte di Lufthansa? Ricapitalizzerete prima dell'offerta definitiva o sperate che la ricapitalizzazione vada in carico a chi deve appunto acquisire ITA? Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Zannella. Adesso io sto per iniziare il secondo giro con la tempistica che è rimasta a vostra disposizione, previa flessibilità se ci sono poi esigenze. Nel caso dell'onorevole Bruno Bossio abbiamo circa due minuti e mezzo. Prego.

VINCENZA BRUNO BOSSIO. Grazie. Spero di essere velocissima, anche perché condivido completamente gli interventi del collega Fassina sul tema piano industriale e personale e del collega Gariglio sul tema *advisor*. Vorrei sottolineare al collega Nobili e anche a Rosso che lo spregio delle istanze parlamentari resiste, perché in questo momento si continua a non tenere conto della mozione parlamentare che è stata approvata.

Io non ho domande, Ministro, anche perché abbiamo tenuto un *question time* in

Aula, ma dopo l'intervento di ieri di ITA ho una richiesta: il Consiglio dei ministri, e in particolare l'azionista MEF, costringa ITA a sedersi al tavolo con Covisian. ITA non è estranea a quello che è accaduto; anzi, nonostante si dichiari parte lesa, ha la massima responsabilità: nonostante lo neghi, ha svolto una gara al massimo ribasso e l'ha svolta nel momento in cui dice che il 70 per cento è tecnico e il 30 per cento è economico, ma sul 70 per cento tutte le aziende erano arrivate allo stesso punteggio e poi ha chiesto un'ulteriore integrazione per questo ribasso, non rispettando sostanzialmente le tabelle ministeriali.

Noi abbiamo quindi in questo momento come parte lesa l'Italia, che si trova ad avere un *manager* che sbaglia platealmente l'aggiudicazione delle gare, perché Covisian l'ha voluta a tutti i costi il presidente Altavilla e l'ha voluta con questo tipo di risultato; ma anche i lavoratori sono parte lesa, a meno che la scelta del *management* non fosse finalizzata proprio a questo: a mettere i lavoratori nelle condizioni di non poter rivendicare nemmeno la clausola sociale.

Io trovo che se il Governo non costringe ITA a sedersi allo stesso tavolo con Covisian è complice e responsabile del fatto che 543 persone entro fine maggio saranno licenziate.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Bruno Bossio.

LUCIANO NOBILI. Una cosa...

PRESIDENTE. Prima c'è l'onorevole Rampelli.

LUCIANO NOBILI. Vorrei solo capire dalla collega Bruno Bossio quale delle mie affermazioni sarebbe in violazione della mozione parlamentare. Solo questo.

PRESIDENTE. Chiariamo dopo la questione personale fra voi due. Ora diamo invece la parola all'onorevole Rampelli, che ha più o meno due minuti e mezzo.

FABIO RAMPELLI. Grazie, cercherò di essere breve anch'io.

Intanto parto dalla condivisione di alcune osservazioni che ho ascoltato per « appesantirle » ulteriormente e per dare loro il giusto significato. Mi riferisco agli interventi dell'onorevole Gariglio, dell'onorevole Fassina e dell'onorevole Bruno Bossio rispetto alla nota vicenda che ci ha visti protagonisti anche ieri in audizione col presidente Altavilla.

Sono sinceramente preoccupato perché non si capisce bene chi abbia il bandolo della matassa e chi sia che gestisce la cabina di comando in questa fase. Questo è elemento di forte preoccupazione, perché mi pare che il MEF sia un passo indietro, mi pare che il MiSE sia scomparso completamente dall'orizzonte e mi pare che tale consulente, il signor Giavazzi, sicuramente persona « profilata » e indiscutibile rispetto alle sue qualità professionali, gestisca il presidente Altavilla in maniera abbastanza palese. Io non credo sia elegante, corretto e legittimo, per esempio, cosa che è accaduta anche in questa seduta di Commissione, dare praticamente per scontato che di fronte a delle proposte che sono state avanzate da tre gruppi ci sia già un esito scritto rispetto alla combinazione MSC-Lufthansa; come non credo sia stato opportuno che il presidente Altavilla non ne abbia fatto mistero in alcune interviste, lodando esplicitamente una di queste offerte. Oltre tutto, non si capisce in base a quale tipo di ragionamento questa valutazione sia stata fatta. Anche perché — su questo voglio essere chiaro — se l'obiettivo del varo di ITA era quello di minimizzare i costi, tagliare il personale, esternalizzare e fare della vecchia Alitalia una sorta di nuovo gioiellino, una *startup* per un rilancio, non si capisce perché questo rilancio non lo debba fare Alitalia e debba essere assegnato e affidato a soggetti esterni; in presenza di una nazione che notoriamente, per le sue caratteristiche socio-economiche, è portata a far fruttare qualunque modello trasportistico e quindi a creare anche *business* ed economie di scala, non a cederle a soggetti terzi, dichiarando a monte che ITA non avrà una partecipazione pub-

blica e in una fase iniziale la partecipazione pubblica sarà minoritaria rispetto ai soggetti esterni. Praticamente noi che abbiamo fatto? Macelleria sociale, abbiamo ridimensionato, abbiamo comprato aerei nuovi di zecca per consegnarli a chi? Alla Germania, alla Francia? In questo caso, mi pare che sia più alla Germania che alla Francia.

Tutto questo è stato fatto con comportamenti scorretti: la questione dei quattro *advisor*, della consulenza da 6 milioni la dice lunga. Con una situazione che è da porto delle nebbie, perché qui abbiamo sei consiglieri di amministrazione che si sono dimessi e non sono stati sostituiti, perché — aggiungo io — evidentemente il MEF che lei, Ministro (la ringrazio), rappresenta, ha ritenuto le loro ragioni sacrosante e quindi ha messo fuorigioco il presidente Altavilla. Se lo ha messo fuorigioco, non lo deve delegittimare, bensì sostituire, e noi questo ci aspettiamo da lei.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Rampelli.

Ci sono altri interventi? Lo chiedo perché così facciamo il punto prima di dare la replica. L'onorevole Nobili e l'onorevole Bruno Bossio, che ho interrotto in un tentativo di lite, hanno necessità di chiarirsi? No, perfetto. Io sono sempre per andare d'amore e d'accordo.

A questo punto diamo la parola al Ministro Franco per la replica.

DANIELE FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Grazie dei vari quesiti.

Il primo punto emerso da parecchi di voi è il rapporto sul ruolo degli *advisor*. Il processo è seguito ed è gestito in prima persona dal MEF e dagli *advisor* del MEF. Gli *advisor* dell'azienda daranno consiglio all'azienda; in qualche momento ovviamente l'azienda sarà sentita, consultata, però tutta la procedura è sotto il controllo del MEF, quindi in prima linea ci sono gli *advisor* del MEF. È prassi che le società oggetto di cessione possano avere i propri *advisor*. La scelta è stata effettuata dall'azienda; la scelta degli *advisor* e il loro

compenso saranno valutati nella sede formale dell'azienda, fermo restando che da parte nostra il MEF procede per la sua strada.

Passiamo alla questione dell'aumento di capitale che sollevava l'onorevole Silvestroni. L'aumento di capitale verrà comunque erogato quest'anno, non è stato erogato adesso perché non c'è un problema di cassa. Come dicevo all'inizio, alla fine dell'anno scorso l'azienda aveva una tesoreria, una cassa abbondante con 400 o 500 milioni. Vi sono state delle perdite nella prima parte di quest'anno, ma resta una consistenza di cassa molto ampia, per cui quando vi sarà bisogno, procederemo rapidamente ad erogare la cassa.

Quando ci aspettiamo che il processo finisca? Noi puntiamo a chiudere il processo a maggio, ad avere le richieste formulate il 23 maggio, valutarle in tempi possibilmente brevi e quindi entro giugno arrivare a una soluzione. Salvo incidenti e salvo sviluppi, il nostro piano è quello che la situazione si chiuda a giugno, anche per assicurare poi un passaggio futuro sulla *governance* aziendale.

Sulla questione dei lavoratori che restano nella gestione commissariale, la cassa integrazione è estesa a tutto il 2023. Noi ci aspettiamo che il numero di lavoratrici e lavoratori che ancora sono nella gestione commissariale scenda fortemente con l'assegnazione di *handling* e *maintenance* a nuove società. Probabilmente una parte molto ampia di coloro che resteranno verrà via via assorbita in base al piano industriale di ITA. Se guardate il piano industriale di ITA, vedete che l'obiettivo è quello di arrivare ad oltre 9 mila dipendenti nel 2025, tenendo conto delle due parti *handling* e *maintenance*. La gran parte dei lavoratori, possibilmente quasi tutti, nella gestione commissariale dovrebbe quindi essere riassorbita; tenendo conto che di qui fino al 2025 per un certo numero di lavoratori vi saranno dei processi di pensionamento o alcuni potranno decidere, come in realtà sta accadendo, di spostarsi su altre compagnie.

L'onorevole Cantone sollevava la questione di Palermo. La questione di Palermo

è una questione molto complicata, in cui vi è un ruolo di Covisian, di Almagora e di ITA. Credo che da parte del Governo vi siano due obiettivi: da un lato che ITA non torni a doversi far carico di costi eccessivi che portino poi ITA, come è accaduto più volte ad Alitalia, ad avere costi tali che non le consentano di continuare a essere una compagnia non dico redditizia, ma insomma che opera in condizioni normali come le altre compagnie aeree; dall'altro lato abbiamo 500 lavoratori a Palermo che...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. E a Rende. Anche a Rende.

DANIELE FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. Sì, mi scusi. Il grosso credo sia a Palermo, comunque diciamo in Sicilia per essere più precisi. Questi lavoratori devono trovare una tutela. Tale tutela può in parte venire dal fatto di tornare ad avere un *call center* che, se possibile, torni a operare dalla Sicilia o comunque a utilizzare i lavoratori del vecchio *call center*, oppure occorre trovare soluzioni di altro tipo e su questo il Governo, il Ministero del lavoro e delle politiche sociali e anche il Ministero dell'economia e delle finanze devono lavorare assieme per trovare una soluzione.

Sulla questione delle perdite che lei aveva sollevato, in realtà quello che è accaduto negli ultimi mesi rispetto al piano industriale è che abbiamo avuto una quarta ondata della pandemia di dimensioni che forse non erano state attese; la questione dell'aumento dei prezzi dell'energia, che ha assunto di nuove dimensioni non attese quando era stato redatto il piano industriale; e da ultimo la guerra in Ucraina, che comunque ha degli effetti diretti, anche perché alcuni voli che dovevano ripartire per il Giappone sono stati posticipati, perché le rotte diventano molto più lunghe, e comunque vi è un effetto di incertezza che sta rallentando la ripresa del traffico. Molto probabilmente, una volta superati questi fattori, ovvero la pandemia, la guerra (speriamo molto rapidamente), il prezzo dell'energia (qui la questione è più complicata, perché il prezzo dell'energia non dipende

soltanto dagli eventi bellici, ma era già elevato prima e la guerra accentua le situazioni di tensione), credo che i costi di ITA dovrebbero ridursi e soprattutto il traffico dovrebbe ricominciare.

L'onorevole Nobili diceva di non ripetere il passato. Credo che questo sia importante. Ricordavo prima la lunga storia di Alitalia che abbiamo avuto dai primi anni Novanta fino al 2017, quando è andata in amministrazione controllata: abbiamo avuto più di venti anni di situazioni di costanti difficoltà finanziarie. Alitalia, che all'inizio di questo processo era una compagnia relativamente grande, è andata via via perdendo peso e se guardate i flussi di traffico anche all'interno dell'Italia, Alitalia nel 2019 e nel 2020 aveva un peso relativamente modesto, al contrario delle compagnie nazionali di altri Paesi. Occorre trarre lezioni dal passato ed evitare che questo si ripeta.

Nel valutare il futuro *partner*, io torno a dire che noi non abbiamo deciso quale esso debba essere. Come MEF vedremo le tre offerte, sperando che siano tre, e le esamineremo in modo trasparente, non è che vi saranno segreti. Andremo al Consiglio dei ministri, andremo in Parlamento e non vi saranno segreti su questo aspetto. Non c'è alcuna decisione da parte nostra che sia stata presa — voglio ribadirlo chiaramente —, ma si vedranno le tre offerte.

Come valutarle? Io credo che un punto importante sia avere un'azienda che stia in piedi e sia parte di un gruppo più ampio che le assicuri una connessione dei voli con il resto del mondo. Credo che il punto principale sia avere un'azienda che lavori per il sistema produttivo italiano in senso lato e che assicuri facilità di volare a chi vola dall'Italia e per l'Italia, sia essa una persona che sta nel sistema manifatturiero o che vola per turismo o per qualsiasi altro motivo. Questo vuol dire soprattutto avere molti voli intercontinentali.

Ci sono dei dati che avevo nel testo e che non vi ho letto: ogni 100 italiani che volano in altri continenti dall'Italia, ve ne sono 60 che volano in altri continenti passando da *hub* diversi da quelli italiani, quindi diversi principalmente da Milano, Roma e Vene-

zia. Questo dato è assolutamente diverso da quello che si riscontra per la Germania, la Francia e la Gran Bretagna. Noi dobbiamo far sì che vi sia in linea generale la possibilità di effettuare questi voli direttamente dall'Italia, perché questo abbatta i costi per la nostra industria e facilita il nostro turismo, non devo ricordarlo. Dal mio punto di vista nella scelta bisogna avere a mente soprattutto gli effetti sul sistema produttivo italiano, inteso in senso lato. Un'azienda poi che dia buoni servizi al sistema produttivo italiano è anche un'azienda che avrà più occupazione, pagherà retribuzioni più alte e così via.

Sul rispetto delle date, ho già detto che noi puntiamo a che entro giugno tutto si chiuda.

L'onorevole Rosso mi ha chiesto del peso dei fattori, ma credo di averle appena risposto. Noi dobbiamo anche vendere avendo a mente a che prezzo vendiamo, però se lei mi chiede se io massimizzo il prezzo e trascuro gli *hub* nazionali, no. Cercheremo di « pesare » i vari fattori e cercheremo di farlo in modo trasparente. È ovvio che la scelta dei « pesi » ha un minimo di discrezionalità, però dal mio punto di vista il ricavato non è l'unica cosa, ovviamente, ma forse non è nemmeno la questione più importante: l'importante è avere una *partnership* solida che aiuti il sistema produttivo italiano, inteso in senso molto ampio, nel futuro.

L'onorevole Fassina parlava della questione dei rapporti con l'Unione europea. Lì era la Commissione che doveva pubblicare i termini; ad ogni modo ricordo che l'onorevole Castelli il 5 ottobre in un'audizione di fatto ha detto molto di quanto stava accadendo. Noi abbiamo seguito questa trattativa di cui ho raccontato qualcosa prima. Devo dire che ci siamo sforzati in tutto di tutelare l'interesse nazionale in senso lato, cercando di assicurare che nei limiti dei vincoli imposti dalla Commissione, ovvero la discontinuità e la redditività, le scelte che venivano assunte consentissero margini quanto più ampi possibile all'operatività della nuova ITA.

Per quanto riguarda il presidente di ITA, gli organi sociali di ITA hanno esami-

nato varie questioni, vari fatti e comportamenti, e hanno concluso che non sussistono elementi di illegittimità o di violazione delle politiche aziendali. Detto questo, è opportuno richiamare tutti coloro che hanno cariche anche nelle aziende di proprietà statale a mantenere sempre un profilo istituzionale, mantenere sempre comportamenti improntati alla sobrietà, perché questo comunque è qualcosa che è bene anche per la gestione aziendale, oltre ad essere bene sotto un profilo etico in senso ampio.

Il piano industriale solo mercato? No. Ho appena detto, prima, che dev'essere una azienda che sta sul mercato, come tutte le compagnie aeree stanno sul mercato, ma non è l'unica condizione.

Sulla questione cargo concordo: è importante, forse andrebbe esaminata e credo sarà uno degli *input* che cercheremo di dare e di cui terremo anche conto nella valutazione delle offerte, perché la questione cargo comunque è importante.

Sull'*handling e maintenance* le scelte sono state effettuate a livello aziendale. L'idea comunque è che la parte di gestione commissariale di Alitalia passi queste attività a soggetti e gestori europei importanti, con i quali ITA sta stabilendo contratti di lungo periodo. La tutela dell'occupazione e delle modalità di lavoro verrà comunque assicurata.

Quanto grande sarà la quota di minoranza e quanto a lungo lo Stato resterà nella società che entrerà in una *partnership*, lo vedremo. È chiaro che l'idea che vi sia una quota di minoranza, lo dicevo prima, riflette la considerazione di seguire il processo. Non è che a fine giugno lo Stato esce e chi si è visto si è visto: il processo va seguito per un periodo che può essere anche lungo. Vedremo come evolverà la situazione, ma la questione dal punto di vista del MEF e dello Stato non finisce a giugno, se anche si individua una *partnership*, poiché occorre che questa *partnership* si consolidi e che quanto viene promesso e offerto da chi vorrà entrare in *partnership* con ITA si consolidi nei mesi e negli anni successivi.

L'onorevole Zanella sollevava la questione degli *hub* nazionali, che è importante. Come sappiamo, una questione difficile è quella di Milano. Avendo un aeroporto che è un aeroporto nazionale europeo e l'altro sconnesso dall'aeroporto intercontinentale, questo è stato a lungo un problema. Io credo che il ruolo di Malpensa vada valorizzato e che si debba trovare un modo affinché l'Italia abbia due *hub* importanti — questa è una mia visione — e che non solo Roma sia l'*hub* intercontinentale italiano. È vero che molte altre compagnie operano su Malpensa, ma forse in prospettiva in una *partnership* credo che anche Malpensa debba essere importante.

Un punto che dobbiamo tenere a mente è che Alitalia negli anni è progressivamente uscita da molti altri aeroporti regionali italiani, che pure hanno un peso molto importante. In altri Paesi le compagnie sono rimaste non soltanto nell'*hub* della capitale, ma anche in altri aeroporti, mentre Alitalia progressivamente... Come questo possa essere modificato è difficile da dire, perché sono arrivate altre compagnie e sappiamo che alcune compagnie *low cost* hanno giustamente delle dimensioni molto ampie.

Valuteremo la questione dei 400 milioni prima dell'operazione. Credo che la cassa consenta, se l'operazione si dovesse chiudere a giugno, di erogare anche dopo il mese di giugno, però i 400 milioni sono già dovuti e quando necessario verranno erogati.

L'onorevole Bruno Bossio sollevava la richiesta di sedersi al tavolo. Credo che, di nuovo, questa sia una questione molto complicata e la ragione è che c'è stata una gara con un ribasso molto forte, poi ITA ha offerto un 30 per cento in più che non è stato ritenuto sufficiente; non le so dire io quale sia il livello ottimale, poiché l'altra controparte chiedeva un 64 per cento in più del pattuito all'inizio. Credo sia bene che tutti i soggetti comunque entrino in questa storia, siedano al tavolo e cerchino assieme una soluzione; con il Ministro Orlando ne abbiamo parlato. Ferma restando questa dualità di obiettivi, ovvero avere una compagnia che non dev'essere aggravata da

troppi costi e nello stesso tempo l'esigenza di fornire un lavoro adeguato a centinaia di lavoratori che prima lo avevano in Sicilia. Bisognerà lavorare...

VINCENZA BRUNO BOSSIO. E in Calabria.

DANIELE FRANCO, *Ministro dell'economia e delle finanze*. E in Calabria, mi scusi. Ha ragione lei, poi il grosso è in Sicilia. Mi perdonerete, non conosco tutti i dettagli, ma so che il grosso è in Sicilia, fermo restando che ovviamente ogni mia affermazione va esaminata con un grano di sale, avendo a mente che non conosco sempre tutti i dettagli. Comunque per quello mi scuso.

L'onorevole Rampelli diceva che l'esito è scontato. Come ho detto prima, l'esito non è scontato: vedremo. Qualcuno ha formulato delle preferenze, però la vendita la fa il Governo e il MEF è l'organo del Governo che si occupa di essa. Non c'è alcun esito

scontato. Vedremo i tre soggetti, che spero presentino tutti e tre delle proposte, e chi presenterà nei termini ampi che ho detto prima — non soltanto l'aspetto finanziario, ma l'aspetto complessivo — le offerte più valide per il Paese.

La partecipazione pubblica in minoranza serve, come ho appena detto, per continuare a monitorare la situazione in modo da assicurarsi che, anche dopo l'avvio di questa *partnership*, lo Stato possa monitorare quanto accade.

PRESIDENTE. Io ringrazio il Ministro Franco per il suo contributo e tutti voi per la collaborazione e il rispetto dei tempi.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14.50.

*Licenziato per la stampa
il 21 giugno 2022*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



18STC0186070