

COMMISSIONI RIUNITE
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI (8^a)
DEL SENATO DELLA REPUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI MARTEDÌ 5 OTTOBRE 2021

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE DELLA CAMERA
 DEI DEPUTATI **RAFFAELLA PAITA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Astorre Bruno (PD)	16
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3	Cantone Luciano (M5S)	24
Audizione della Viceministra dell'economia e delle finanze, Laura Castelli, sul piano industriale e sull'avvio dell'attività di Italia Trasporto Aereo Spa (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Castelli Laura, <i>Viceministra dell'economia e delle finanze</i>	3, 24, 25, 26, 27
Paita Raffaella, <i>Presidente</i>	3, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 24, 26, 27	De Falco Gregorio (Misto)	21
		Fassina Stefano (LeU)	18, 20
		Gariglio Davide (PD)	22, 25, 27
		Lupo Giulia (M5S)	17

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-L'Alternativa c'è: Misto-L'A.C'È; Misto-MAIE-PSI-Facciamoeco: Misto-MAIE-PSI-FE; Misto-Centro Democratico: Misto-CD; Misto-Noi con l'Italia-USEI-Rinascimento ADC: Misto-NcI-USEI-R-AC; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Azione-+Europa-Radicali Italiani: Misto-A-+E-RI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DELLA PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI
RAFFAELLA PAITA

La seduta comincia alle 11.

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 della Viceministra dell'economia e delle finanze, Laura Castelli, sul piano industriale e sull'avvio dell'attività di Italia Trasporto Aereo Spa.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione, davanti alle Commissioni riunite Trasporti della Camera e Lavori pubblici del Senato, della Viceministra dell'economia e delle finanze, Laura Castelli, sul piano industriale e sull'avvio delle attività di Italia Trasporto Aereo Spa.

Saluto il presidente Coltorti e i colleghi della Commissione Lavori pubblici del Senato. Ringrazio la Viceministra per aver accettato l'invito delle Commissioni.

Avverto che dopo la relazione della Viceministra si svolgeranno gli interventi dei deputati e dei senatori. Sarà data la parola inizialmente a un deputato e a un senatore per gruppo. Saranno successivamente consentiti interventi degli altri deputati e senatori, in relazione ai tempi disponibili per consentire la replica alla Viceministra Castelli. Invito pertanto i rappresentanti dei

gruppi a comunicare alla presidenza gli iscritti a parlare.

Cedo dunque la parola alla Viceministra Castelli per lo svolgimento della relazione. Prego.

LAURA CASTELLI, *Viceministra dell'economia e delle finanze*. Intanto io ringrazio i due presidenti e tutti i colleghi che sono qui presenti. Vedrete che le premesse di questa relazione sono un po' corpose, ma sono necessarie per ripercorrere ciò che abbiamo fatto in queste settimane; vi assicuro che i punti caldi sono trattati. Staremo insieme i primi minuti a ricordarci con queste premesse che cosa è successo fino ad ora, fermi restando i punti salienti che non mi sfuggono.

Ringrazio le Commissioni perché mi danno e ci danno l'opportunità di illustrare i contenuti di quanto abbiamo discusso con la Commissione europea, anche riguardo a ciò che è stato formalizzato nelle decisioni prese e che abbiamo già annunciato al pubblico lo scorso 10 settembre. Mi preme intanto sottolineare al riguardo che la decisione della Commissione europea verrà resa pubblica una volta completato il processo, che è in corso, di oscuramento delle parti di testo sensibili, ad esempio perché rappresentano informazioni industriali o commerciali che occorre proteggere.

È importante evidenziare che le regole al riguardo sono molto stringenti: non possono essere eliminati interi paragrafi, non possono tantomeno essere eliminate intere pagine, e il ragionamento svolto dalla Commissione europea dev'essere ben visibile e comprensibile. Si tratta di un processo che conduce a un testo comunque molto chiaro ed esplicito — questo lo voglio sottolineare —, che non nasconde niente a nessuno. Il Parlamento e le aziende del settore, gli interessati e il pubblico in generale po-

tranno rendersi perfettamente conto di quanto è stato deciso e delle ragioni di tali decisioni. Fino a quel momento il testo è classificato, e quindi riservato.

In questa audizione mi riferirò a quanto esposto pubblicamente dalla Commissione europea il giorno della decisione, tenendo conto di quanto già detto nell'audizione del MEF (Ministero dell'economia e delle finanze) a fine luglio, i cui contenuti in parte riprenderò, perché il contenuto del negoziato è essenziale per capire la decisione finale, i suoi contenuti e i margini che offre.

La Commissione europea ha esposto le regole di base applicabili in questo caso e il ragionamento che ha svolto. In sintesi, ma ci torneremo nel dettaglio, lo Stato italiano ha creato una nuova società di trasporto aereo, che deve acquisire parte delle attività economiche di Alitalia.

Questa decisione, date le regole comunitarie, comporta la valutazione di due macroaspetti. Il primo è la discontinuità: occorre valutare se ITA sia sufficientemente diversa da Alitalia, perché altrimenti ITA acquisirebbe le passività di Alitalia e non avrebbe margini per operare profittevolmente. Il secondo è la coerenza con le regole di mercato: dato che lo Stato intende contribuire al capitale della nuova società, occorre valutare se agisce come un qualsiasi investitore, perché altrimenti si tratterebbe di aiuto di Stato, non ammissibile; anche in questo caso ITA non potrebbe avviare la sua attività.

La risposta della Commissione è stata positiva sotto entrambi i profili. Ciò riflette l'impostazione del piano industriale 2021-2025 per quanto riguarda la flotta, il personale, gli *slot*, il perimetro e l'evoluzione di tutte queste variabili e di quanto ad esse collegato lungo l'arco del piano.

Il piano è improntato a una logica esclusivamente industriale e di mercato. L'azienda deve produrre valore nel tempo, ossia essere profittevole e sostenibile, così da evitare lo spreco di risorse pubbliche. Nell'impostazione del piano industriale di ITA dello scorso dicembre, che ha formato la base della discussione con la Commissione, si è partiti dalla previsione di traffico

dello IATA (*International Air Transport Association*), e da essa si è derivato il numero di aerei, quello degli *slot* e la dimensione del personale. Ovviamente voi mi insegnate che questa previsione cambia ogni qualvolta ci sono nuovi dati, e quindi queste previsioni sono in divenire e per tutto il mondo aereo vanno a ridisegnare prospettive per il settore. Non sono marmoree!

Queste valutazioni, con le altre condizioni di perimetro che vedremo, hanno portato all'individuazione delle dimensioni della società nel tempo e, dato il costo del capitale sul mercato, alla definizione di un capitale pari a 1350 milioni di euro, da versare in tre anni. Com'è noto, il giorno stesso della decisione della Commissione, il 10 settembre, il MEF ha disposto la sottoscrizione dell'aumento di capitale da 700 milioni di euro deliberato dall'assemblea di ITA lo scorso luglio. Vediamo quindi gli elementi di dettaglio, facendoli precedere da un esame sintetico del percorso che ha condotto a tali elementi e che è già stato oggetto dell'audizione di luglio. Ho provato a sintetizzarli per avere il percorso temporale.

Il primo punto è il decreto-legge n. 18 del 2020: parliamo di marzo 2020. La prima norma riguarda la nuova società, l'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020, il cosiddetto «Cura Italia». La norma prevedeva lo strettissimo collegamento tra una nuova società e le due compagnie aeree in amministrazione straordinaria, Alitalia e CityLiner, nonché tra l'intervento relativo alla costituzione della nuova società e le compensazioni per i danni derivanti dalla pandemia nei confronti delle due compagnie aeree in amministrazione straordinaria.

In sostanza l'articolo 79 nella sua versione originale prevedeva una società di dimensioni contenute con un capitale sociale limitato e una missione di mero salvataggio del gruppo Alitalia. L'oggetto sociale della nuova società sarebbe stato necessariamente l'affitto di rami d'azienda delle due società in amministrazione straordinaria e forse, a regime, anche l'acquisto. Per questo la società avrebbe avuto dimensioni contenute corrispondenti al ri-

dotto respiro del suo oggetto sociale, e un capitale limitato pari alla differenza tra la dotazione di 500 milioni del fondo complessivo e la parte di questa da destinare alla compensazione per i danni prodotti dalla pandemia; quest'ultima poi quantificata dalle modifiche che il Parlamento ha introdotto in 350 milioni di euro.

Queste caratteristiche, nonché l'obiettivo implicito di salvataggio, resero evidente da subito l'impercorribilità del percorso previsto dalla norma. L'impostazione dell'intervento, infatti, si poneva in contrasto sia con la necessità di affrontare gli elementi strutturali della difficoltà industriale di Alitalia e di CityLiner, sia con i principi del quadro ordinamentale europeo, in quanto si collocava in piena continuità con le aziende in amministrazione straordinaria.

Questi elementi e l'impercorribilità degli stessi sono importanti da sottolineare, perché di tanto in tanto ricorrono nuovamente in proposte che vengono formulate e che richiederebbero invece una visione completa dell'impostazione alla base del piano industriale di ITA. Questo non è possibile, sia perché non ci sono le basi industriali per farlo, sia perché la decisione assunta dalla Commissione europea non lo consente.

Di conseguenza, sulla base di tali analisi e di contatti con operatori di mercato, iniziò immediatamente il lavoro volto a delineare un'iniziativa completamente nuova e capace di affrontare i due aspetti evidenziati, ossia in grado di assicurare la piena discontinuità rispetto ad Alitalia e CityLiner e di dare vita a una società redditizia, sostenibile nel medio-lungo periodo e capace di operare in un mercato fortemente concorrenziale senza bisogno di sostegni e sussidi.

Dopo questo abbiamo il decreto-legge n. 34 del 2020 (siamo a maggio 2020). Questa nuova iniziativa si tradusse nell'articolo 202 del decreto-legge « rilancio », con il quale venne completamente rivista la precedente impostazione.

L'analisi citata in precedenza, effettuata a partire dall'emanazione del decreto-legge n. 18 del 2020, evidenziò infatti i punti di

forza e di debolezza del mercato italiano del trasporto aereo, nonché le debolezze strutturali di Alitalia e le opportunità congiunturali da cogliere per lanciare una nuova compagnia aerea. In particolare, l'analisi evidenziò la necessità di fondare la nuova società su un modello di *business* radicalmente diverso da quello di Alitalia, soprattutto nella parte di risposta alla domanda e quindi nella composizione dei ricavi. Questo è importante.

Si noti, infatti, che la differenza di Alitalia rispetto ai concorrenti tradizionali deriva dalla struttura dei ricavi più che da quella dei costi, dato che in entrambi i casi gli indicatori utilizzati al mercato, denominati RASK (ricavi per posto offerto al chilometro) e CASK (costi per posto offerto a chilometro), sono inferiori ai concorrenti tradizionali e superiori alle *low cost*, con marginalità complessiva negativa.

In particolare, lo sbilanciamento descritto deriva sia dalle rotte sia dalla flotta. In termini di rotte si è osservato che l'Italia è poco servita sulle destinazioni a lungo raggio: i dati indicavano un rapporto tra la domanda e l'offerta sul lungo raggio penalizzante per il mercato italiano. Tale rapporto è del 162 per cento per l'Italia: per ogni 100 passeggeri che arrivano o partono direttamente per una destinazione intercontinentale, ce ne sono 62 che lo devono fare almeno con uno scalo negli *hub* degli altri maggiori vettori europei (questo significa 162 per cento). Tale rapporto, invece, è del 70 per cento per la Germania, del 74 per la Francia, del 76 per il Regno Unito e del 43 per l'Olanda.

La domanda del lungo raggio sostiene la domanda del traffico affari di alto valore, mettendo in connessione il mondo imprenditoriale italiano con i suoi sbocchi nel mercato internazionale. Inoltre, il lungo raggio è particolarmente strategico per il settore del turismo: l'Italia infatti è la quinta destinazione mondiale per arrivi di turisti internazionali, ma è al primo posto se si considerano i principali mercati intercontinentali, Nord America, Asia e Sudamerica. Sviluppare quindi l'offerta di collegamenti diversi verso il nostro mercato, il nostro Paese, crea effetti positivi per il

turismo. Infine, se si diminuisce l'offerta sui voli di lungo raggio si ha un impatto sui ricavi medi per biglietto, in quanto il valore medio dei voli intercontinentali è pari a oltre tre volte quello degli altri voli, che sono caratterizzati dalla forte concorrenza dell'alta velocità ferroviaria e delle compagnie aeree *low cost*.

Va rilevato al riguardo che i ricavi di una compagnia aerea non sono parametrici. La contrazione dei collegamenti intercontinentali rende l'azienda sempre meno rilevante, visto che costringe aziende e turisti a utilizzare altri vettori per raggiungere le proprie destinazioni. Questo spinge i clienti a fidelizzarsi con le altre compagnie che offrono un ampio ventaglio di collegamenti, riducendo ulteriormente i ricavi sia sulle rotte intercontinentali operate che sulle tratte di fideraggio, di medio e breve raggio, innescando un circolo vizioso di ulteriore riduzione di quote di mercato e ricavi.

L'indicazione che deriva da tale osservazione è quindi la necessità di rivedere radicalmente il *network* al fine di superare lo sbilanciamento osservabile sui voli domestici, che rappresentano circa i tre quarti della rete, tra i 15 e i 30 punti percentuali in più dei concorrenti, per puntare sul lungo termine, così sostenendo ricavi e marginalità attraverso lo sviluppo della clientela *business* e *leisure*. L'abbiamo voluto sottolineare in questa audizione perché riteniamo importante spiegare quale sia il tema dei ricavi, perché se no parliamo di piani industriali e di progetti economici che non sono sostenuti dai numeri. Abbiamo quindi ritenuto fosse importante precisare questo punto.

In termini di flotta, oltre alla naturale corrispondenza tra la tipologia di aerei e il *network*, quindi con limitata disponibilità di posti nelle classi *premium* che offrono maggiori ricavi unitari, si è osservato che la flotta di Alitalia soffre di uno storico sbilanciamento che privilegia aerei in *leasing*, conseguenza delle varie fasi di *sail and lease-back* succedutesi negli anni. Questo è quello che abbiamo visto in questi anni. Una flotta in *leasing* non permette di beneficiare di aeromobili ammortizzati che

contribuiscono positivamente alla creazione di reddito, e blocca la flotta ai lunghi tempi di scadenze dei *leasing*, peggiorandone ulteriormente l'obsolescenza.

Anche in questo ambito Alitalia sconta un *gap* competitivo nei confronti dei concorrenti europei. Inoltre, la flotta attuale presenta un'età media superiore a quella dei concorrenti e l'assenza di aeromobili c.d. *Next Gen* rispetto ai concorrenti. Una flotta obsoleta comporta maggiori costi di gestione dovuti a scarsa efficienza del consumo di carburante e agli interventi di manutenzione. Oltre ai costi di gestione, decisamente molto alti, una flotta obsoleta rende impossibile realizzare un incremento dei ricavi. Una flotta dotata di sistemi *Wi-Fi*, di intrattenimento e di *comfort* obsoleti non attrae i segmenti di clientela *premium*, che generano ovviamente ricavi unitari medio-alti.

Infine, Alitalia era caratterizzata da una flotta disomogenea, che si traduce in costi operativi superiori alla media: equipaggi diversi, magazzino parti di ricambio diverse, interventi manutentivi non omogenei, certificazioni tecniche specifiche e diverse.

Come menzionato, in virtù di questa analisi è emersa pressoché contestualmente all'emanazione del primo decreto-legge, il n. 18 del 2020, la necessità di un'impostazione radicalmente diversa, con l'obiettivo di dare la possibilità di lanciare una nuova società in totale discontinuità industriale prima ancora che giuridica rispetto ad Alitalia. Quindi, quando parliamo di discontinuità, non parliamo solo delle regole giuridiche collegate a Bruxelles: parliamo anche di discontinuità industriale, perché è un piano che dal punto di vista numerico non funziona, non ha funzionato. Si doveva correggere il modello di *business* secondo le linee descritte, ossia rivedendo profondamente la flotta e il *network* al fine di rispondere alle forti domande di volo da e per l'Italia, nonché alle sue caratteristiche, e in aggiunta cogliere le opportunità offerte dalla congiuntura in termini di prezzi degli *asset*, dei fattori di produzione e degli *input*, a valori storicamente bassi.

Questa nuova impostazione, come abbiamo detto, venne definita nell'articolo 209 della legge n. 34 del 2020, che innovò radicalmente al fine di garantire la creazione di una nuova società con basi industriali più solide, come vi ho raccontato. Di conseguenza, seguendo la prassi di mercato, la norma dispone la possibilità di costruire la nuova società a valle del lavoro di *advisor* specializzati, come si fa spesso, sulla sua fattibilità concreta e la sua più efficace strutturazione; e si rivolge solo alla nuova società, sottoponendola all'ordinarietà del codice civile e tenendola completamente indenne da eredità o legami con il passato, e non derogando ad alcuna legge o competenza.

In aggiunta, sotto il profilo dell'autonomia societaria, la norma è redatta in vista della piena conformità con gli *standard* di mercato, prefigurando una società che, a valle del decreto ministeriale di costituzione, vede gli organi sociali pienamente ed esclusivamente competenti in materia di scelte societarie, senza istruzioni o indicazioni politiche e senza leggi speciali, ai sensi del codice civile. Questa è stata un'altra scelta.

Per la norma, quindi, la società deciderà in piena autonomia con chi contrarre, su cosa e a quale prezzo. Questo vale in primo luogo per i contratti di servizio pubblico, là dove la finalità della norma è rafforzare l'autonomia della società enfatizzando il fatto che deve contrarre se le condizioni sono adeguate e non subire decisioni. In termini di capitali, coerentemente con le esigenze di discontinuità in termini di investimento della flotta, la norma autorizza la corresponsione di capitale o dotazione patrimoniale nel limite di 3 miliardi, da definire in concreto sulla base delle puntuali indicazioni del piano industriale.

Inoltre, la norma autorizza la corresponsione del capitale in più fasi, al fine di corrispondere alle possibili evidenze del piano sulle necessità connesse al lancio e allo sviluppo della società necessariamente graduale, sia per la natura di *start up* della stessa sia per esigenze di tarare l'operatività sulla curva attesa di ripresa del mercato.

Infine, per quanto riguarda i rapporti con Alitalia, la norma prefigura una nuova società che nasce senza eredità, come ho già detto. La norma si rivolge solo alla nuova società, dandole libertà di scelta in termini di *asset* e di personale. La nuova società potrà naturalmente rivolgersi ad Alitalia quale bacino di professionalità in materia di trasporto aereo e di *asset* a prezzi convenienti, ma come scelta gestionale e a valle delle normali attività di indagine di mercato e di *due diligence*.

In base alla norma, spetta all'amministrazione straordinaria di Alitalia valutare la possibilità di contrarre le relative condizioni sulla base della normativa ad essa applicata, dato che la norma sulla nuova società non determina alcuna deroga al quadro giuridico esistente.

Successivamente, a luglio 2020 si procedette alle linee guida del piano industriale. In seguito quindi all'emanazione del decreto-legge n. 34 del 2020, vennero immediatamente avviate le attività volte a dare esecuzione alle disposizioni. Vennero selezionate tramite procedura competitiva gli *advisor* della nuova società designati dal Governo e avviati i lavori di definizione delle linee guida del piano industriale. La definizione delle linee guida venne decisa in omaggio all'autonomia della nuova società, dal momento che da codice civile spetta agli organi sociali, ossia al consiglio d'amministrazione, la definizione del piano industriale. Come detto in precedenza, l'autonomia societaria è uno dei pilastri sul quale è stata fondata questa impostazione.

Le linee guida del piano industriale vennero quindi presentate all'organo politico il 16 luglio, con l'obiettivo di rendere operativa la nuova società aerea nel successivo mese di ottobre. Esse disegnano una società snella, digitalizzata, profittevole, sostenibile e capace di fornire connettività attraverso la revisione profonda delle rotte, ingenti investimenti nelle flotte, interventi di ottimizzazione sui costi e sulla produttività. I criteri chiave delle linee guida, che naturalmente partono dallo scenario atteso di ripresa della domanda, sono la discontinuità rispetto ad Alitalia e la redditività della nuova società.

In particolare, in relazione al *network*, le linee guida sono costruite intorno alle sole rotte a contribuzione positiva e agli aeroporti di Fiumicino, quale *hub* della società e ponte per le rotte internazionali e intercontinentali con l'associato fideraggio, e di Linate, identificato quale centro eletto per agganciare la clientela *business*.

Le linee guida prevedono una partenza aggressiva sulle rotte domestiche (più 20 per cento in termini di partenza e più 17 per cento in termini di capacità), un incremento significativo ma graduale nell'arco del piano industriale dei collegamenti internazionali (più 75 per cento per le partenze e più 78 per cento di capacità) e un incremento robusto delle rotte intercontinentali a partire dal 2021 (più 125 sulle partenze e più 140 per cento sulle capacità).

Per quanto riguarda la flotta, le linee guida prevedono una società con 68 aerei, ai quali si aggiungono 21 aerei nel corso del 2021, anno a partire dal quale il piano prevede la sostituzione di 69 aerei di vecchia generazione con 96 aerei nuovi, per raggiungere a fine piano nel 2025 una flotta di 116 aerei di cui l'82 per cento di nuova generazione, circa il 50 per cento di proprietà. Tale investimento, chiaramente ingente, consente secondo le stime delle linee guida di avere una flotta più economica, con un risparmio di circa il 10 per cento di costi, più rispettosa dell'ambiente e più attraente per i clienti in termini di servizi erogati.

In termini di strategia commerciale, le linee guida prevedono ingenti investimenti lungo tutta la catena del rapporto con il cliente, al fine di adottare le migliori pratiche di mercato in relazione alle offerte, alla biglietteria, all'imbarco e alla gestione dei bagagli.

Per quanto riguarda i costi, le linee guida prevedono un intervento di ottimizzazione su tutti i settori di attività in termini di isoperimetro, ossia *network* e flotta costante, con una stima di riduzione dei costi complessiva di 470 milioni di euro, pari a circa il 15 per cento della base di costi di Alitalia del 2018, che tuttavia è ridotta di 100 milioni per ragioni pruden-

ziali e diventa quindi pari a 370. Ovviamente la prudenza è un criterio contabile essenziale. Quindi diventa 370 milioni con i criteri prudenziali, pari all'11 per cento della base considerata.

A titolo di esempio, sui settori più significativi per il canale di distribuzione il piano di ottimizzazione prevede l'incremento delle attività svolte tramite canali diretti al fine di ridurre i costi per commissioni e sconti. In termini di flotta si prevede la rinegoziazione dei canoni di *leasing* nel breve termine e l'accelerazione del piano di rinnovo e armonizzazione che abbiamo citato prima. Per quanto riguarda gli *overhead*, si prevede una revisione completa della struttura degli stessi per portarla in linea con le migliori pratiche di mercato, nonché una riduzione dei rapporti con i fornitori.

In termini di struttura, le linee guida configurano la nuova società come una *holding* operativa che gestisce direttamente il ramo volo e controlla due società specializzate, da aprire a *partnership* con primari operatori per manutenzione e *handling*. Entrambe queste attività, tuttavia, sono oggetto sia di una ridefinizione del perimetro — in prima battuta solo la manutenzione di linee leggere, *handling* solo a Fiumicino —, sia di interventi di efficientamento al fine di renderle redditizie, soprattutto fonte di un servizio di qualità per la nuova società.

In aggiunta, le linee guida prevedono potenziali sviluppi futuri, da valutare puntualmente dopo il lancio della nuova società, in riferimento ad attività collegate al ramo volo, quali i voli *charter* per completare l'offerta turistica e la valorizzazione del *business* cargo. Queste attività, da valutare con attenzione come menzionato, verrebbero in ogni caso perseguite attraverso *joint venture* o partecipazioni di maggioranza con operatori specializzati.

Per quanto riguarda il personale, le linee guida prevedono che la nuova società sia dimensionata in assoluta coerenza con il piano industriale, quindi con l'evoluzione della domanda attesa, e definisca un nuovo contratto di lavoro a condizioni di mercato. Le linee guida prevedono, quindi, che la

nuova società parta con circa 6 mila FTE (*Full Time Equivalent*), a fronte di circa 10.600 di Alitalia, di cui 2.500 del ramo volo, 1.800 di *handling*, 800 della manutenzione e 900 di *staff*, e giunga a fine piano nel 2025 ad avere 8.400 FTE, di cui 3.700 del ramo volo, 2.600 di *handling*, 1.000 di manutenzione e 1.100 di *staff*.

In termini di alleanze, le linee guida sottolineano la necessità di aprire un tavolo negoziale con entrambi i principali raggruppamenti, al fine di selezionare l'accordo migliore in termini di connettività e crescita, ossia in larga misura l'accordo che massimizza voli profittevoli, costo dell'associazione e apporto di *know how* e migliori pratiche.

Con queste premesse industriali e commerciali, il piano finanziario indicato nelle linee guida prevede naturalmente investimenti significativi, legati in larga misura all'acquisto di aerei di nuova generazione, e quindi iniezioni di capitale che esauriscono la disponibilità prevista dal decreto n. 34 del 2020 nel corso del piano, cui si aggiunge l'assunzione di debito in misura pari a circa il 40 per cento del capitale, oltre al debito da *leasing*. I ricavi sono attesi in crescita da 1,8 miliardi di euro del primo anno a 3,3 miliardi nel 2025, con il pareggio in termini di EBIT che verrebbe raggiunto tra il secondo e il terzo bilancio operativo.

Come menzionato, le linee guida vennero discusse con l'organo politico il 16 luglio e quindi, dato il riscontro positivo, presentate subito dopo il 20 luglio alla Direzione generale Concorrenza della Commissione europea, la quale in seguito alla riunione inviò un *set* di 40 domande di chiarimento suddivise nei due capitoli (quelli che citavo all'inizio) della discontinuità rispetto ad Alitalia e del principio dell'operatore in un'economia di mercato, che è volto a determinare se lo Stato agisca come farebbe un investitore nelle stesse condizioni.

All'interno di queste domande, come detto rivolte ad approfondire i due capitoli fondamentali dell'intervento per poi continuare la discussione – ossia con lo schema che poi vedremo replicato a partire dal

dicembre 2020 –, era incluso il suggerimento di costituire una società di dimensioni ridotte con il solo scopo di farle redigere il piano industriale. Al riguardo, l'organo politico decise di seguire tale suggerimento; la discussione con la Commissione venne quindi interrotta e vennero immediatamente poste in essere le attività conseguenti.

Arriviamo ad agosto 2020. Tali attività si traducono quindi in pochi giorni nella predisposizione dell'articolo 87 del decreto-legge «agosto». Con tale articolo venne aggiunto all'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 (il primo, che come ho illustrato era stato già profondamente modificato con l'articolo 202 del decreto-legge n. 34 del 2020 per lanciare la nuova società in modo profittevole, sostenibile e di mercato) il comma 4-*bis*, il quale autorizzò la costituzione della nuova società con un capitale di 20 milioni e la finalità principale di redigere il piano industriale entro trenta giorni dalla costituzione.

In aggiunta la norma dispose la trasmissione del piano alle Commissioni parlamentari competenti per materia e alla Commissione europea per le valutazioni di competenza. Al riguardo va evidenziato che il comma 4-*bis* specificò le conseguenze delle valutazioni della Commissione europea, disponendo l'obbligo per la società di procedere ad integrare o modificare il piano industriale in conseguenza delle stesse.

In seguito all'emanazione della norma descritta, si procedette immediatamente alla predisposizione dello schema di decreto di costituzione della nuova società, denominata ITA, ai sensi dei commi 4 e 4-*bis* dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020. Il decreto venne poi emanato il 9 ottobre con la firma del Ministro dell'economia e delle finanze di concerto con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali.

Il decreto venne registrato dalla Corte dei conti il 29 ottobre. Il decreto e lo statuto sociale ad esso allegato seguono integralmente l'impostazione data dalla normativa primaria, delineando una società in piena conformità con gli *standard* di mer-

cato, che dipende unicamente dalle decisioni degli organi sociali, senza istruzioni o indicazioni politiche e senza leggi speciali ai sensi del codice civile.

Il decreto e lo statuto inoltre delineano la società nella sua forma definitiva dal punto di vista organizzativo, operativo e di *governance*, in esecuzione dell'indirizzo politico di costituzione di una società robusta e pronta ad avviare l'operatività all'avverarsi delle condizioni previste dal quadro ordinamentale, e quindi del rafforzamento del capitale della società.

L'emanazione del decreto, i suoi obiettivi, la sua struttura e i passi successivi vennero quindi illustrati alla Commissione europea dall'organismo politico nella seconda metà di ottobre. In seguito, il 12 novembre, il consiglio d'amministrazione di ITA si insediò formalmente e conferì le deleghe all'amministratore delegato, che venne altresì autorizzato ad assumere il personale necessario a perseguire gli obiettivi sociali e convocò l'assemblea degli azionisti, poi riunitasi il 20 novembre per conferire le deleghe al presidente, come previsto dall'articolo 11 dello statuto. La società, inoltre, lanciò immediatamente la procedura competitiva per la selezione degli *advisor* industriale, finanziario e legale, al fine di procedere senza indugio alla redazione del piano industriale.

Lo schema del piano industriale 2021-2025, così denominato in omaggio ai pareri cui è sottoposto in virtù delle disposizioni di legge citate in precedenza e della conseguente possibilità di modifica, venne quindi approvato dal consiglio di amministrazione del 18 dicembre e poi trasmesso nei giorni successivi al Parlamento e alla Commissione europea, oltre che naturalmente al Governo.

Non mi voglio soffermare sul piano industriale di dicembre: lo conoscete, avete svolto audizioni in merito; però vorrei sottolineare che gli obiettivi del piano erano ambiziosi e concreti, con l'impostazione dell'articolo 79 del decreto-legge n. 18 del 2020 citato in precedenza, soprattutto in quanto derivanti da un approccio cosiddetto *zero based*, che coglieva l'opportunità data dalla natura di *start up* della società

per potenziarsi nel mercato seguendo le migliori pratiche dello stesso.

La società, infatti, nel quadro di un modello organizzativo snello, di un approccio operativo fortemente digitalizzato e basato sui canali diretti di approccio al cliente, si proponeva di raggiungere nel 2025 3,4 miliardi di euro di ricavi con un margine del 7 per cento, una flotta di 110 aerei di cui il 75 per cento di nuova generazione e il 40 per cento di proprietà, circa 9.000-9.500 dipendenti di cui circa la metà dedicati alle operazioni di volo, il 28 per cento relativi all'attività di *handling* e il 13 per cento alla manutenzione.

Il piano di dicembre meriterebbe certamente un'analisi più approfondita, in quanto si tratta di un piano ambizioso e robusto. Come detto, tuttavia il Parlamento ha dedicato molto tempo a questa analisi e quindi non mi soffermo oltre. Però mi riferisco in particolare alle questioni della discontinuità e della redditività, che sono centrali nella discussione con la Commissione, sono proprio i termini di questa discussione, e vorrei sottolineare che il piano industriale di ITA è costruito esattamente su questi due modelli.

La ragione non è tanto la loro rilevanza per il quadro ordinamentale europeo, quanto piuttosto la loro centralità per il successo della società, che è l'obiettivo di tutti. Il primo, ossia la discontinuità, perché occorre fare tesoro delle lezioni del passato, alle quali abbiamo dedicato spazio per illustrare le impostazioni dell'intervento normativo operato con il decreto-legge « rilancio » e sulle quali è fondato il piano industriale di ITA. La società ha ricevuto in dote l'opportunità di partire da zero, quindi la cosiddetta *zero based strategy* citata in precedenza, e l'ha accolta delineando un piano industriale fortemente diverso dal passato. Il secondo punto, ossia la redditività, sia perché nessuna società può avere successo se non crea valore, anche ai fini del suo stesso sviluppo, sia perché una società a partecipazione pubblica deve essere consapevole della necessità di preservare e accrescere le risorse pubbliche che le sono state messe a disposizione.

La decisione sull'impiego delle risorse aggiuntive, ossia di profitti che la società produce, quale quota lasciata nella società per assicurarne lo sviluppo e quale quota di distribuzione dell'azionista, ossia al bilancio dello Stato, per altri impieghi, è evidentemente una decisione politica basata su dati tecnici, ma il punto di partenza imprescindibile è che si tratta di una società che deve creare valore e, se sta sul mercato godendo di risorse pubbliche, deve crearlo in misura comparabile ad altri soggetti di mercato, perché altrimenti gode di un vantaggio ingiustificato.

Come ho menzionato prima, subito dopo l'approvazione da parte del consiglio di amministrazione di ITA, avvenuto il 18 dicembre, il piano industriale è stato trasmesso al Parlamento e alla Commissione europea. Il confronto inizia con una lettera dalla Direzione generale Concorrenza dell'8 gennaio, che il Parlamento conosce perché ne avete copia. Con questa lettera i servizi della Commissione, dopo aver riepilogato i principi base della discussione, ossia la discontinuità economica e il principio dell'operatore in un'economia di mercato, formulano numerose domande e richiedono numerosi approfondimenti documentali con l'obiettivo di comprendere il rapporto tra il piano industriale di ITA e questi principi: ossia con l'obiettivo di verificare che in particolare ITA sia effettivamente un'iniziativa industriale nuova e diversa rispetto ad Alitalia, e che un investitore privato operante in condizioni normali di un'economia di mercato avrebbe fatto lo stesso investimento che il Governo italiano intende porre in essere.

Da quel momento è iniziata una discussione intensa che ha impegnato la delegazione italiana in circa 20 riunioni e numerosi contatti bilaterali, in entrambi i casi a tutti i livelli, intervallati dalle risposte date a oltre 200 domande e dalla produzione di oltre 50 tra documenti e scenari. Da parte italiana l'obiettivo della discussione con la Commissione è stato fin dall'inizio duplice: garantire da una parte le prospettive di sviluppo industriale e di sostenibilità finanziaria di ITA, e dall'altra completare la discussione stessa nel più breve tempo pos-

sibile. In altri termini, l'obiettivo è stato perseguire entrambi questi due obiettivi, con un bilanciamento evidentemente molto complesso da trovare; quindi da una parte il tempo dall'altra i punti cardine, salienti.

In aggiunta, all'interno del primo obiettivo sono stati costantemente curati gli effetti che i cambiamenti di scenario delle componenti industriali e legate al *business* (in particolare *slot*, flotta, perimetro di attività, *brand* e *loyalty*) hanno sulla parte economico-finanziaria. In altri termini, è evidente che i due capitoli oggetto di confronto, ossia discontinuità e MEOP (*Market Economy Operator Principle*), non si muovono necessariamente nella stessa direzione: modifiche apportate alla componente di *business* possono infatti peggiorare i conti della società riducendo i ricavi o aumentando i costi, e quindi avere un effetto negativo sulla redditività dell'investimento e sulla composizione del finanziamento della società tra *equity* e debito. Assicurare quindi che entrambi i pilastri del quadro ordinamentale europeo siano rispettati è anch'esso frutto di un bilanciamento molto complesso da trovare.

Con questi livelli trasversali di complessità, il confronto sulle singole questioni si è svolto nel modo che illustro. Punto uno, *slot*. È stato per tanto tempo il tema principale del confronto in quanto base dell'attività di ITA, snodo cruciale del principio di discontinuità rispetto ad Alitalia e punto chiave delle due complessità trasversali appena menzionate.

La posizione della Commissione sulla questione è derivata dal regolamento europeo in materia, il cosiddetto *slot regulation*. Ricordo che gli *slot* non sono di proprietà delle compagnie aeree, ma sono ad esse trasferiti per mezzo di un provvedimento amministrativo del coordinatore, in Italia Assoclearance, sulla base delle richieste e delle disponibilità. Le compagnie aeree mantengono gli *slot* a esse così trasferiti se li utilizzano per almeno l'80 per cento, percentuale che durante la pandemia è stata ridotta al 50 in virtù della riduzione naturale dei voli. Se tale percentuale di utilizzo non si realizza, gli *slot* vengono persi e il coordinatore li riassegna a chi li

richiede sulla base dell'ordine cronologico delle richieste stesse.

Il regolamento europeo permette tuttavia il trasferimento tra compagnie aeree nel caso di acquisizione totale o parziale di un vettore, purché ci sia una diretta connessione tra lo *slot* e il vettore aereo acquistato. La Commissione ha ritenuto che per « diretta connessione » si deve intendere uno stretto nesso di proporzionalità tra gli *asset* acquisiti e gli *slot* trasferiti al momento dell'acquisizione e del trasferimento. Tale stretto nesso di proporzionalità, ad avviso della Commissione, non si verificava nel caso di ITA, in quanto in base al piano industriale descritto in precedenza la nuova società avrebbe preso tutti gli *slot* di Alitalia ma a fronte di solo 52 dei 114 aerei.

A tale questione giuridica, inoltre, la Commissione ha aggiunto la questione della discontinuità derivante dal trasferimento stesso degli *slot* tra Alitalia e la nuova società, particolarmente delicato sugli aeroporti congestionati con liste d'attesa, in prevalenza quindi su Linate, in ragione delle potenziali questioni legali delle altre compagnie aeree interessate. Come detto in apertura, il filo del discorso seguito con la Commissione parte dalla previsione di traffico aereo per determinare il numero di aerei impiegati, e da questo gli *slot* utilizzati.

Il secondo punto di discussione è il *brand* e la *loyalty*. Si tratta di due questioni molto rilevanti dal punto di vista della discontinuità, anche simbolica, in quanto visibilmente connesse con Alitalia.

Va detto che si tratta anche di *asset* molto importanti dal punto di vista industriale per un operatore di mercato: il *brand* in quanto ha un posizionamento sul mercato riconosciuto e come tale appetibile per un nuovo operatore; il programma *loyalty* in quanto fornisce una base di clienti sulla quale costruire lo sviluppo della società.

In termini relativi è evidente che il *brand* ha un'importanza industriale molto superiore, in quanto direttamente connesso al *core business* della società, ossia al volo. Di conseguenza, data ancora una volta la ne-

cessità di bilanciare il principio della discontinuità con le esigenze di *business*, si è perseguito l'obiettivo di privilegiare il *brand* tramite il diritto di partecipazione alla gara che verrà bandita dall'amministrazione straordinaria di Alitalia, laddove il programma *loyalty* verrà evidentemente costruito *ex novo* da ITA.

Manutenzione e *handling* sono il terzo punto. Su tali attività il piano industriale di dicembre ha già incluso significativi elementi di discontinuità, in realtà come abbiamo detto già risalenti all'impostazione che abbiamo dato con il decreto n. 34 del 2020 e gli atti e gli eventi conseguenti che si sono succeduti a partire da essa. In particolare: le due attività vengono staccate e societarizzate; nelle due nuove società vengono accolti *partner* nel settore di primaria rilevanza.

Poi, il perimetro delle due linee di *business* viene ridotto rispettivamente alle attività di linea (ossia quelle che vengono svolte mentre l'aereo è in esercizio nell'intervento dei voli, andando in *outsourcing* sulle attività pesanti e di manutenzione straordinaria) e alle attività svolte dall'*hub* di Fiumicino. Ancora, le due attività sono sottoposte a processi di efficientamento significativi al fine di recuperare i margini.

In questo contesto la discontinuità si è quindi spostata sulla qualità della *partnership* con gli operatori privati delle due società che verrebbero costituite, ossia sul livello relativo di possesso di ITA. Al riguardo, in ragione del principio di discontinuità che ancora una volta ha richiesto un bilanciamento con le esigenze industriali, il punto di caduta è rappresentato dalla partecipazione di ITA con una quota di minoranza nella società per la manutenzione e di maggioranza per quella dell'*handling*. Quest'ultima infatti assume una particolare rilevanza ai fini dell'attività industriale in quanto è relativa ad attività quali *check-in*, imbarco, sbarco, transiti, *customer service*, che hanno diretto contatto con il cliente e quindi comportano effetti rafforzati sul piano industriale.

Infine, va considerato che la societarizzazione dell'attività comporta effetti sul bilancio consolidato del gruppo a seconda

che questo abbia o meno il controllo delle singole società che quindi appaiono o meno nel consolidato del gruppo, anche se questo ovviamente non ha effetti sull'andamento delle dimensioni della società stessa. In altri termini, i risultati raggiunti dalle due società, nonché gli *asset* di cui dispongono, le passività che contraggono e le risorse umane che vengono impiegate, appariranno nel consolidato del gruppo solo se ITA ha il controllo, ossia se è in posizione di maggioranza; ma in ogni caso ci sono, anche se ITA è in posizione di minoranza.

L'ultimo punto è flotta e personale. La discussione su questi due aspetti cruciali per l'andamento della società è stata guidata dall'impostazione dell'intervento più volte citata e dall'approccio del piano industriale di ITA, fondato sul principio del dimensionamento allineato alle attività e per quanto riguarda il personale sulla discontinuità contrattuale, da perseguire tramite il dialogo negoziato con i rappresentanti dei lavoratori. Questo aspetto è stato accolto dalla Commissione. Di conseguenza, come menzionato, le variazioni del numero degli aerei hanno seguito i cambiamenti di scenario e l'evoluzione della discussione sugli *slot* laddove le modifiche relative al dimensionamento del personale sono state una derivazione diretta del perimetro di attività, tenendo conto di quanto appena detto sugli effetti di rappresentazione del consolidato del gruppo, non in concreto ma nelle quote delle due società di manutenzione e di *handling*.

Come è noto, lo scorso 15 luglio si è conclusa positivamente la discussione della Commissione. In tale data il Ministro dell'economia e delle finanze ha annunciato la partenza operativa di ITA a far data dal 15 ottobre e il consiglio di amministrazione ha approvato le nuove linee guida del piano industriale, sulla base di quanto discusso con la Commissione.

A tal riguardo ricordo che, come esposto in precedenza, la norma citata, introdotta dal decreto-legge « agosto » in seguito alla decisione di costituire ITA con un capitale limitato pari a 20 milioni e con lo scopo di redigere il piano industriale, ha disposto anche di procedere alle modifiche

del piano in seguito agli esiti della discussione con la Commissione. Il processo è stato poi completato con la formalizzazione della decisione da parte della Commissione europea avvenuta circa due mesi dopo, quindi il 10 settembre, e con la sottoscrizione da parte del MEF dell'aumento di capitale di 700 milioni approvato dall'assemblea dei soci a fine luglio.

I contenuti della decisione possono essere riassunti nel seguente modo. Primo punto, ITA potrà essere capitalizzata con 1,35 miliardi di euro suddivisi in tre *tranche*, di cui la prima parte è 700 milioni. Come menzionato in apertura, tale capitalizzazione è autorizzata in quanto funzione diretta della dimensione della società, del costo del capitale sul mercato e della combinazione di finanziamento a debito sul mercato e iniezioni di capitale in ITA. Questi elementi infatti rendono il rendimento prospettico dell'investimento dello Stato in ITA superiore al costo che ha il capitale, e quindi fanno sì che lo Stato si comporti come farebbe un investitore privato.

Di conseguenza, quanto affermato da alcuni sull'opportunità che lo Stato investa di più in ITA, così che ITA possa essere più grande e assumere più persone, con l'argomento che le risorse pubbliche sono fruibili e lo Stato risparmierebbe sulla cassa integrazione per il personale di Alitalia, si scontra evidentemente sia con la logica industriale di mercato dell'operazione e in ultima analisi con il fatto che la dimensione della società dipende dalle condizioni di mercato e dal successo della società stessa, sia con la logica finanziaria dell'intervento, ossia con la considerazione che sovracapitalizzare una società potrebbe condurre ad un utilizzo non efficace delle risorse.

Due, ITA potrà partecipare alle gare che verranno bandite per il *brand* di Alitalia, per l'attività di *handling* a Fiumicino, in posizione di maggioranza in una *partnership* con soggetti privati come abbiamo detto prima, per l'attività di manutenzione in posizione di minoranza o in *partnership* con soggetti privati, e per le rotte di servizio pubblico, mentre non potrà partecipare

alla gara per il programma di *loyalty* Mil-leMiglia.

Al riguardo, il Parlamento ha più volte chiesto al Governo di impegnarsi ad assicurare che ITA partecipi alle gare per manutenzione e *handling*, dato il rilievo occupazionale che tali attività rivestono. Va sottolineato che nessuno può impegnarsi ora per allora, indipendentemente dalle condizioni delle *partnership* da costruire e da quelle delle gare che andranno bandite; tantomeno il Governo, dal momento che si tratta di decisioni di stretta competenza e responsabilità degli amministratori.

Il codice civile impegna gli amministratori alla sana e prudente gestione, e quindi ogni decisione che essi assumono dev'essere fondata su un'approfondita istruttoria che mostri la coerenza tra la decisione stessa e gli interessi economico-patrimoniali della società. Questo non sarebbe evidentemente possibile qualora la società decidesse *ex ante*, indipendentemente dai dati della questione e quindi dall'istruttoria che deve svolgersi; l'azionista non solo non può e non deve impegnarsi ad assicurare che le decisioni vengano prese in questo modo, ma dovrebbe persino avviare azioni di responsabilità verso gli amministratori qualora essi seguissero un tale percorso decisionale.

Terzo punto, per riassumere, ITA non potrà rilevare i biglietti prepagati emessi da Alitalia per il periodo successivo al 15 ottobre, data di avvio dell'operazione. La decisione presa al riguardo è chiara: i consumatori saranno gestiti da Alitalia senza alcun coinvolgimento di ITA nel processo.

Quarto punto, ITA potrà partire con 52 aerei, che è la stessa dimensione del piano industriale di dicembre. Al riguardo, occorre rilevare che le comunicazioni pubbliche della Commissione non indicano le quantificazioni che invece vedremo per il personale. ITA può quindi prendere questi 52 aerei da Alitalia a trattativa diretta, laddove gli aerei previsti dal piano (da 52 nel 2021 a 105 nel 2025) nel periodo che corre fino al 2025 vengono invece dal mercato, come indicato nel comunicato dell'accordo che la società ha sottoscritto con Airbus, in quanto da piano industriale sono

come abbiamo visto in precedenza aerei *Next Gen* (75 per cento della flotta nel 2025, da zero in partenza), che consumano ed emettono molto meno degli attuali.

Si tratta come più volte illustrato di un numero di aerei, nonché di un'evoluzione di questo numero nel tempo, autorizzato e non di un obbligo. Il numero effettivo di aerei che verranno messi in operazione dipenderà evidentemente dal traffico aereo e dalle sue evoluzioni nel tempo.

Quinto punto. In termini di *slot*, dato il principio di proporzionalità tra questi e la capacità di volo alla partenza sul quale ci si è soffermati in precedenza, ITA potrà acquisire 175 *slot* giornalieri su Linate, che sono circa l'85 per cento di quelli di Alitalia, e 178 su Fiumicino, che sono il 43 per cento, e solo quelli che vola sugli altri aeroporti coordinati in Italia e in Unione europea. Si tratta indubbiamente di un sacrificio, particolarmente in relazione all'aeroporto di Linate, ma deriva, come più volte abbiamo ricordato, dalla sequenza di mercato, che parte dal traffico aereo, ne deriva la flotta autorizzata e da questa trae gli *slot* utilizzabili.

Il sesto punto è che in relazione alle risorse umane, in ragione delle proporzionalità tra dimensione e *business*, ITA potrà impiegare con nuovi contratti 2.800 persone alla partenza. Il comunicato pubblico emesso il 10 settembre afferma esplicitamente che il personale dovrà essere assunto «*from the market, including from Alitalia, but under new labour contracts*».

Si tratta di un'affermazione molto chiara e con conseguenze dirette altrettanto chiare. Non voglio entrare nei dettagli procedurali, perché l'assunzione del personale è una competenza diretta ed esclusiva degli amministratori della società, che devono seguirla e gestirla alla luce del principio di sana e prudente gestione che abbiamo già citato. Voglio però dire che questo principio e l'affermazione della Commissione coincidono nel dire che la società deve acquisire le risorse umane di cui ha bisogno dal mercato, e quindi con modalità di mercato, ossia rivolgendosi alla platea di interessati più ampia possibile, come ha fatto ITA, perché è nell'interesse della società. È quindi

quello che avrebbe fatto un investitore di mercato: avere di fronte una scelta migliore e una più ampia possibilità.

L'affermazione della Commissione riconosce che il personale può essere tratto da Alitalia; e non potrebbe essere altrimenti, visto che Alitalia rappresenta un significativo bacino di competenze professionali di qualità. Questo elimina ogni possibilità di trattamento preferenziale o addirittura esclusivo, perché non sarebbe conforme né a quanto esplicitamente indicato dalla Commissione né all'ordinaria modalità di svolgimento di tale attività sul mercato. Inoltre, l'assunzione del personale da Alitalia è consentita, ma deve avvenire con nuovi contratti di lavoro.

Al riguardo si è molto discusso in queste settimane sull'andamento delle trattative tra le parti. Si tratta, e lo voglio sottolineare, di trattative tra le parti. Il Governo sta facendo ogni sforzo per facilitare il dialogo tra le parti e continuerà a farlo, ma non è una parte del negoziato, che è rimessa ai rappresentanti dei lavoratori e della società. Il Governo saluta con favore le parole espresse dalla società per il tramite del suo presidente sull'interesse ad avere un contratto, e sostiene le parole espresse dalla società circa la necessità che sia salvaguardata la sostenibilità economica di ITA.

Infine, per quanto riguarda il tavolo sugli ammortizzatori sociali e il personale di Alitalia, il MEF ne riconosce ovviamente l'importanza, ma ricadendo il tavolo nelle competenze primarie del Ministro del lavoro e delle politiche sociali è alle considerazioni di quel Ministro che devo rimandarvi. Abbiamo tenuto il tavolo l'altra settimana e il clima era molto positivo. Penso che nei prossimi giorni procederemo, e che più o meno ci siamo.

Come detto, in ragione di questi contenuti e di questa impostazione, il consiglio di amministrazione di ITA ha provveduto lo scorso 15 luglio ad aggiornare il piano industriale. Occorre al riguardo sottolineare con forza due elementi di base di grande rilevanza, già correttamente enfatizzati da ITA lo scorso luglio. Primo, la discussione con la Commissione europea non ha modificato l'impianto generale del

piano industriale, che rimane un piano di crescita e sviluppo volto a creare una compagnia aerea sostenibile ed efficiente, che intende diventare un punto di riferimento per il bisogno di connettività del Paese. Secondo, il piano industriale è naturalmente dinamico, in quanto la società è pronta a cogliere ogni opportunità derivante dal mercato per « battere » gli obiettivi che si è data e crescere in modo ancora più robusto.

Gli obiettivi di evoluzione del piano sono i seguenti; quindi parliamo dell'evoluzione, che cosa ci aspettiamo e che cosa vogliamo raggiungere.

Primo, sulla flotta ITA parte con 52 aerei, di cui il 13 per cento circa cosiddetti *wide-body*, ossia quelli adatti per il lungo raggio, per raggiungere nel 2025 105 aerei, quindi più 101 per cento, di cui circa il 22 per cento sono *wide-body*. In questo percorso, inoltre, ITA giunge ad avere nel 2025 il 75 per cento della flotta in aerei di nuova generazione, che consentono di ridurre i consumi di impatto ambientale. In aggiunta ITA si è mossa verso l'accordo con un unico *partner* strategico, identificato in Airbus, al fine di eliminare le inefficienze e i costi insiti nella gestione e manutenzione di più marche.

Secondo punto degli obiettivi dell'evoluzione è il *network*. ITA opererà rotte profittevoli e rotte di presidio e di fideraggio, ossia rotte che perseguono l'obiettivo di presidiare mercati rilevanti o di connettere i clienti con altri voli profittevoli. ITA servirà quindi alla partenza 45 destinazioni con 61 rotte, per giungere nel 2025 a 74 destinazioni, quindi più 64 per cento, con 89 rotte, che sono più 45 per cento, con un ribilanciamento dei voli verso il lungo raggio.

Terzo, le risorse umane. ITA parte, come già abbiamo evidenziato, con un ramo *aviation* con 2.800 dipendenti, che hanno già firmato i contratti in questi giorni, che raggiungono al 2025 5.550-5.700 persone, che verranno assunte con un nuovo contratto per assicurare competitività e flessibilità. L'aggiudicazione delle gare per l'attività di manutenzione e *handling* aggiungerebbe a fine piano fino a 3.750-3.950

occupati, per circa il 70 per cento riferibili all'*handling*. Parliamo dunque di una società che a regime si prefigge di impiegare tra 9.300 e 9.650 persone.

Quarto punto, le alleanze. Il settore aereo ruota intorno alle alleanze, le principali delle quali sono imperniate su Lufthansa e su Air France-KLM-Delta. Si è molto discusso e commentato sulla presunta necessità che ITA avrebbe di entrare in un'alleanza. La tesi di questi commenti è che, in virtù delle discussioni con la Commissione, ITA è troppo piccola per stare da sola e quindi deve confluire in un gruppo, un'alleanza più grande, perdendo così la sua indipendenza e la sua funzione di strumento essenziale di connettività con il Paese.

La realtà è che fin dalle linee guida del piano industriale di luglio dell'anno scorso, che abbiamo trattato in precedenza, inserire la società in un'alleanza mirata a rafforzare la connettività e a conseguire sinergie industriali è una priorità, perché il settore aereo funziona in questo modo e non si può restare da soli. Sono quindi in corso correttamente le attività volte ad individuare il *partner* strategico di lungo termine di ITA. Il Governo fa proprie le affermazioni fatte dalla società nei giorni scorsi circa la necessità di un'alleanza a condizioni di pari dignità.

Quinto punto, sostenibilità e digitalizzazione: sono questioni di cui si è trattato poco in questi giorni e che invece sono centrali nel piano e più in generale nella vita concreta della società. ITA aspira ad essere la compagnia aerea più verde d'Europa: prevede investimenti significativi nel capitale umano, intende promuovere una cultura inclusiva privilegiando fornitori e *partner* che abbiano gli stessi valori, vuole integrare la sostenibilità nelle strategie e nei processi interni, e infine porrà il cliente al centro della propria operatività come destinatario dei servizi di qualità attraverso investimenti significativi in sistemi e piattaforme digitali.

Ultimo punto, conto economico. ITA, partendo ovviamente da zero (la clausola è la partenza da zero), raggiungerà circa 3,3 miliardi di ricavi e oltre 200 milioni di utili

nel 2025, a condizione che vi sia uno stretto controllo dei costi e una costante attenzione all'ottenimento dei ricavi previsti.

In conclusione, con la decisione della Commissione europea si sono poste le basi per il lancio operativo di ITA quale società di mercato sostenibile nel lungo periodo. Siamo ora nel periodo più delicato, quello in cui un numero molto elevato di decisioni molto complesse deve essere assunto in un arco di tempo molto ristretto. Il Governo conferma che la partenza operativa di ITA avverrà il 15 ottobre ed è fiducioso che tutte le parti coinvolte vorranno lavorare in modo determinato e ragionevole per raggiungere questo obiettivo.

PRESIDENTE. Grazie, Viceministra Castelli. Qualche richiesta di intervento l'ho segnata, altre vi pregherei di farcele avere. Partiamo con il senatore Astorre.

BRUNO ASTORRE. Vado al presente e al futuro. Naturalmente parlo col proprietario totale dell'azienda ITA, perché il Tesoro, quindi il Parlamento che dà la fiducia al Governo, quindi i cittadini che ci mettono i soldi, quindi noi siamo proprietari al 100 per cento di ITA. Non mi può sfuggire l'idea che questa volta dobbiamo fare una cosa seria: non possiamo ripercorrere le vicende del passato dove abbiamo buttato miliardi e miliardi di euro e dobbiamo fare una cosa seria. Pongo delle questioni relativamente all'intervento e anche relativamente a varie riunioni e assemblee che abbiamo svolto nel territorio, a partire da quelle a Fiumicino.

Io penso che il piano ITA sia troppo minimale anche nelle flotte e negli *asset*. Glielo dico perché secondo me, al di là degli ammortizzatori sociali, al di là delle alleanze, al di là degli aspetti temporanei, se ITA, e quindi il Governo che ne è proprietario assoluto, non osa con un piano di più ampio respiro, la parte occupazionale rimane una parte oggettivamente debole e soprattutto molto aleatoria.

A noi sembra, a me sembra, che il piano ITA sia troppo minimale, come numero di aerei, come *asset*. Ho l'impressione che andando avanti così ci prepariamo a una

situazione che non vede più l'Italia avere una forte compagnia a livello europeo e mondiale, ma andiamo verso un *target* troppo basso.

Non ci sono chiari, anzi ci sono chiari in negativo i criteri di assunzione. Secondo noi si stanno ponendo criteri di assunzione arbitrari e vorremmo sapere qual è la garanzia per il personale Alitalia di passare a ITA. Anche perché ci risulta (poi lei magari ci potrà smentire o potrà informarsi e smentirci) che vengano assunte persone che sono pensionabili con gli strumenti della NASPI (Nuova assicurazione sociale per l'impiego) e della cassa integrazione; non vengono assunte persone che possono ancora lavorare per lunghi anni; e, una cosa che mi sta particolarmente a cuore, Viceministra, non sono state tutelate le fragilità. Per fragilità intendo, per esempio, mamme affidatarie di un unico bambino, persone con la 104 per i figli: delle fragilità particolari che andrebbero tutelate, al di là del fatto che il contratto collettivo nazionale del comparto deve essere assolutamente rispettato.

Io ho ascoltato le sue previsioni al 2025. Non ci convince la parte relativa al personale: mi pare che ci sia troppa arbitrarietà. Mi permetterei anche qualche battuta un po' più sarcastica, però siamo in « mondo-visione » su un argomento così importante. Non posso assolutamente parlare di padroni del vapore, ma mi sembra un atteggiamento un po' complicato. La cosa che è però più importante, mi raccomando — questo anche forse col MIMS (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili) e naturalmente con gli altri Ministeri —, il piano ITA a noi sembra troppo minimale e non vorrei che sotto ci fosse qualche spostamento di *hub* o di zone di interesse da una zona all'altra del Paese. Mi fa piacere che smentisca vigorosamente quest'ultimo aspetto. Vi ringrazio e la ringrazio, presidente, per questa audizione.

PRESIDENTE. Grazie a lei, senatore Astorre.

Ha chiesto la parola la senatrice Lupo, che è collegata.

GIULIA LUPO (*intervento da remoto*). Grazie, presidente. Grazie, Viceministra Castelli. Io mi trovo abbastanza d'accordo con l'intervento del senatore Astorre. Visto che abbiamo tenuto anche noi incontri, anche col PD, anche con LeU, ci siamo confrontati in Commissione con tutte le altre forze politiche, mi chiedo se il Governo sia d'accordo sul proseguire da parte di ITA a non attivarsi con un CCNL (Contratto collettivo nazionale di lavoro) e con un regolamento interno, tra l'altro da quello che ci risulta arbitrario e al ribasso, e stiamo parlando di una partecipata al 100 per cento del MEF. Mi sembra abbastanza contrastante con i principi, anche gli stessi principi che ci legano alla Viceministra.

Tra l'altro mi trovo d'accordo sul fatto che ci è stato riportato, non solo dai sindacati ma anche dai lavoratori stessi, secondo cui molti lavoratori sono stati esclusi dalle assunzioni: non si è ancora capito quali siano i criteri di assunzione.

Una cosa che però mi sento di dire riguardo al piano industriale, che sembra il segreto di Fatima, è la seguente: sostanzialmente qui si parla di rotte profittevoli; benissimo, mi trovo assolutamente d'accordo, sarebbe ora. Si parla di *leasing*, anche finanziario da quello che ho capito, perché la Viceministra ha parlato anche di aerei di proprietà e immagino che stia parlando di *leasing* finanziari, non solo di *lease-back*; quindi, magari dopo un *tot* di anni, questi aeroplani diventeranno di proprietà della compagnia. Perfetto, va benissimo; solo che a me sembra che questo piano industriale non si stia ancora palestando.

Per parlare di tratte profittevoli, per parlare di ricavi, bisogna forse prima di tutto parlare di alleanze. Ovvero, se c'è un'alleanza, se ci sono degli accordi pregressi, a quel punto si può effettuare l'acquisto di aeroplani, e qui mi risulta che ci sia stato un accordo con Airbus: benissimo, siamo contenti; però vorrei capire quali aeroplani sono stati scelti, perché il tema è: se tu non sai dove voli prima, se tu non sai che tratte percorrerai, quante di lungo, quante di medio, quante di breve — perché ovviamente questo *network* del piano in-

dustriale a noi è tuttora sconosciuto —, mi sembra alquanto strano iniziare dal contrario, dal perimetro, poi dai contratti con gli aeroplani e poi alla fine si valuta l'alleanza.

Capisco quindi la strategicità del tema, capisco tutto, ma stiamo parlando di un piano industriale, o meglio di un'ipotesi di piano industriale, perché non era un piano industriale quello proposto a dicembre alle Commissioni; Commissioni che hanno dato dei pareri sfavorevoli con diverse osservazioni, tra cui anche il fatto che l'oggetto era proprio l'espansione del piano industriale e non la sua contrazione. Penso sia vero che il parere non era vincolante, ma se è espresso da tutte le forze di maggioranza che sostengono il Governo, penso che un po' d'ascolto bisogna darlo al Parlamento; se no condivido la battuta che ha fatto il senatore Astorre.

Quel che mi chiedo è: questo piano industriale (che, ripeto, mi sembra il segreto di Fatima) è un piano industriale che ha visto prima un accordo commerciale, un'alleanza strutturale, che dia poi di fatto spazio a determinati voli? A quel punto si può parlare di tratte profittevoli, perché è vero che dev'essere di pari dignità, ma lo devi sapere prima. Sarò anche ripetitiva, ma come si fa a parlare di ricavi e tratte profittevoli se prima non sappiamo con chi si fa l'accordo?

Faccio solo un esempio. Tempo fa Alitalia fece il volo su Pechino; questo volo lo fece senza accordi bilaterali particolari e senza accordi commerciali. Quel volo arrivava praticamente quasi un'ora dopo rispetto a tutti gli altri *competitor*: era sempre vuoto, perché non aveva neanche il fideraggio. È vero che non si può stare in *stand alone*, è proprio vero, e io concordo pienamente con la Viceministra; però rimane il fatto che, lo ripeto, prima si stabilisce la strategia industriale con gli accordi, poi si parla delle flotte e poi del perimetro.

Sarò io che non sono capace evidentemente di capire la strategia del MEF, che mi auguro si sia accompagnato a esperti del settore e non abbia solo letto le proiezioni della IATA. Ricordo che poi ci sono anche

quelle delle ASA, ci sono anche quelle che Boeing stessa fa, come anche Airbus. Mi auguro che ci sia stata una strategia, che io spero finalmente si sveli perché, ripeto, questo piano a me sembra un piano fatto al contrario.

Ci tengo a dirlo, e poi concludo presidente, grazie per la parola: vorrei capire come il Governo vuole gestire questo contratto collettivo nazionale e i criteri di assunzione. Noi che abbiamo una partecipata al 100 per cento accettiamo quindi che non ci sia un contratto collettivo nazionale e che si accetti un regolamento interno al ribasso, oppure si fa in modo che si chiuda l'accordo con un contratto collettivo nazionale? Grazie per la parola; avrei tanto da dire, ma concludo.

PRESIDENTE. Grazie, senatrice Lupo. Mi pare che le questioni lei le abbia poste, quindi adesso continuiamo il giro degli interventi con l'onorevole Fassina.

STEFANO FASSINA. Grazie, presidente. Ringrazio anch'io la Viceministra Castelli. Premetto che non voglio assolutamente mancare di rispetto al suo impegno e anche alla disponibilità che ha avuto nel venire qui, ma devo innanzitutto rilevare — lo voglio mettere agli atti — che lei, presidente, aveva chiesto la presenza del Ministro Franco, non della Viceministra Castelli. Abbiamo avuto per l'ennesima volta l'indisponibilità del Ministro Franco a venire in audizione in Parlamento. Per quanto mi riguarda è un fatto grave nei rapporti istituzionali tra Governo e Parlamento. Fino a prova contraria rimaniamo una Repubblica parlamentare e l'Esecutivo dovrebbe riconoscere la rilevanza del Parlamento.

Seconda questione, che trovo anche qui da affrontare: abbiamo chiesto più volte, lei ha chiesto più volte, la ringrazio di questo, la decisione della Commissione europea, decisione che è stata annunciata il 10 settembre. Siamo al 5 ottobre, e la Viceministra Castelli ha dovuto riferire il messaggio degli uffici in base al quale la decisione della Commissione europea non è ancora disponibile in quanto soggetta a oscuramento di parti sensibili.

Ora, posto che stiamo parlando di una *newco* non quotata e non di un settore che utilizza la frontiera dell'innovazione tecnologica o chissà quale brevetti, quanti mesi ancora dovremo attendere affinché siano oscurate le parti necessarie a consentire al Parlamento di una Repubblica che rimane parlamentare di poter vedere un testo - questo è il punto che mi preme sottolineare, presidente - che è richiamato nel decreto che questa Camera deve convertire? Vorrei capirlo! Il mio presidente di gruppo ha scritto al Presidente Fico, il Presidente Fico credo che le abbia girato la nostra lettera; è competenza del presidente della Commissione mettere a disposizione dei commissari tutti gli atti necessari a svolgere il loro ruolo in Commissione e poi in Aula.

Siccome l'articolo 7, comma 2, del decreto-legge n. 121 del 2021, che siamo a convertire, fa riferimento esplicito alla decisione della Commissione europea alla quale diamo attuazione, le chiedo com'è possibile esercitare compiutamente il nostro ruolo senza avere conoscenza di quel documento, almeno nelle parti che generosamente il MEF ci consente di leggere. Credo che da questo punto di vista o aspettiamo nella conversione del decreto-legge che il MEF finisca il lavoro, oppure dovremo espungere quel comma dall'articolo 7. Poi ovviamente ciascuno di noi deciderà che cosa fare anche per le vie giuridicamente percorribili, se chiamato a esprimersi su un testo per il quale non ha conoscenza dei riferimenti fondamentali in esso contenuti.

Ma ora vengo al merito, e devo dire che ancora una volta - ci era già successo a luglio con l'allora sottosegretario Durigon - ascoltiamo la lettura lunga, minuziosa, della ricostruzione di notizie che ci sono, ahimè, note. Non mi è chiaro il valore aggiunto anche dell'incontro di oggi: mi pare molto finalizzato ad adempiere formalmente a un rito piuttosto che a consentire di conoscere nel merito gli elementi che sono oggetto di una vicenda molto complicata.

Trovo anche contraddittori i contenuti del testo che ci è stato letto, in particolare su un punto. La Viceministra in uno dei

passaggi ha sottolineato che, in coerenza con quanto indicato dalla Commissione europea, non ci sono interventi normativi speciali. In realtà è esattamente il contrario: attuiamo e approviamo norme, e l'azienda ITA si comporta in deroga alle leggi della Repubblica e anche a direttive dell'Unione europea. Vorrei capire perché in sede di negoziato con la Commissione europea i negoziatori italiani non hanno sollevato eccezioni quando si è, come pare, disposta l'inapplicabilità dell'articolo 2112 del codice civile, che prevede il trasferimento di personale in caso di trasferimento del ramo d'azienda.

Ci sono due direttive europee. Ci sono stati in precedenza, per comportamenti analoghi attuati proprio in riferimento ad Alitalia, due ricorsi alla Corte di giustizia europea, che ci hanno visto poi soccombere. C'è stata da ultimo, nel 2020, una sentenza della Corte di cassazione. La prima domanda che rivolgo alla Viceministra è: perché il Ministero dell'economia e delle finanze non ha eccepito a questa richiesta della Commissione europea?

Seconda domanda: perché il Ministero dell'economia e delle finanze non ha eccepito rispetto alla deroga che ITA impone all'articolo 203, che lei non ha citato ma che è vigente, del decreto-legge "rilancio", che a tutte le compagnie aeree che operano in Italia prevede l'applicazione del contratto collettivo nazionale di lavoro? Altra contraddizione rispetto alla normativa a cui si fa riferimento.

Terzo aspetto contraddittorio rispetto all'applicazione della normativa di riferimento: gli appalti e le gare al massimo ribasso. Come è noto, i servizi di *call center* a Palermo e Rende sono stati appaltati con una gara al massimo ribasso e senza l'applicazione della clausola sociale, normativa in vigore ancora in Italia. Per tralasciare poi gli interventi che sono stati effettuati sulla normativa che regola i comportamenti delle aziende in amministrazione straordinaria: a proposito di discontinuità che viene applicata in modo decisamente erratico, sono state attuate delle deroghe alla normativa generale delle aziende in amministrazione straordinaria, deroghe che con-

sentono ad Alitalia di non massimizzare la soddisfazione per i debitori.

Poi, appunto, ci aspettavamo da questa audizione non tautologie: «l'ha detto la Commissione europea perché l'ha detto la Commissione europea». Il punto sugli *slot* esige una spiegazione! Quella che è stata fornita è palesemente tautologica. Non si può produrre un ridimensionamento strutturale sugli *slot* a fronte di un piano che ha l'evoluzione che è stata descritta, perché due sono le cose: o l'evoluzione descritta non sussiste, oppure a fronte di quell'evoluzione ITA non avrà a disposizione gli *slot* necessari.

Come pure sono 18 mesi che pongo la questione del cargo. Il cargo è una questione fondamentale. Perché il Governo, perché ITA, perché il Ministero dell'economia e delle finanze non ci forniscono... No, è stato detto che si farà, ma siccome il cargo in questa fase è stato un polmone finanziario fondamentale per tutte le compagnie aeree, il fatto che si farà a mio avviso conferma l'inadeguatezza di un piano industriale che non regge e che comporterà inevitabilmente perdite strutturali, e inevitabilmente arriverà tra qualche mese, magari tra un anno o tra 18 mesi, l'inevitabile soluzione: una *low cost* regionale che diventerà il vettore di una grande compagnia europea.

Infine, a proposito di redditività e di condizioni di mercato e discontinuità, la discontinuità è un principio che applicato non necessariamente determina un miglioramento della situazione: si può essere discontinui e regredire; discontinuità non vuol dire necessariamente progredire. In questo caso l'applicazione della discontinuità ha portato a definire un piano industriale che è insostenibile. Le faccio presente, a proposito di contraddizioni, che la situazione di ITA è diametralmente opposta a quella che è stata descritta a proposito di rotta aggressiva sul piano domestico, perché noi siamo sui nostri voli domestici già ad una situazione che è ritornata ad essere quella del 2019, e ITA ha un numero drammaticamente inferiore di vettori per i voli domestici, ora e soprattutto l'anno prossimo.

Concludo, presidente. Abbiamo ascoltato pazientemente per un'ora una ripetizione di informazioni che ci erano state già fornite.

PRESIDENTE. Onorevole Fassina, le chiedo per cortesia...

STEFANO FASSINA. È la mia valutazione!

PRESIDENTE. Scusi, ma io sto commisurando il suo tempo sulla base del tempo che ho dato anche agli altri commissari.

STEFANO FASSINA. Sto concludendo. Sto concludendo, presidente.

PRESIDENTE. Per cortesia, non può commentare che l'analisi era inutile. Non è mio compito difendere il Governo, però l'analisi è stata svolta. Poi, se è inutile...

STEFANO FASSINA. È ovviamente la mia valutazione, non pretendo che sia la verità.

PRESIDENTE. Le chiedo comunque di concludere.

STEFANO FASSINA. Sto finendo, presidente. Dopodiché, siccome ci sono in gioco 10.500 persone e le relative famiglie e abbiamo ascoltato per un'ora un testo (ciascuno lo giudichi come vuole), ritengo utile, visto che è così complicato avere un'interlocuzione col Governo, poter svolgere fino in fondo il mio intervento che comunque sta finendo.

A proposito di mercato e a proposito di indirizzo politico, innanzitutto vorrei far notare al Governo che le Commissioni per legge devono esprimere un parere, che non è acqua fresca. Il fatto quindi che non ci debbano essere ingerenze politiche è una contraddizione rispetto al nostro impianto normativo, che prevede espressamente un parere delle Commissioni.

Secondo, non c'è un solo mercato. A quale mercato fa riferimento ITA? Qui c'è la decisione e l'orientamento politico. Fa riferimento al mercato delle *low cost* con

residenza nei paradisi fiscali e con la disapplicazione di ogni contratto nazionale di lavoro, o fa riferimento al mercato delle compagnie più strutturate come KLM e Air France? Sono entrambi mercati: a quale mercato facciamo riferimento? Noi stiamo facendo riferimento al mercato delle *low cost* e quindi, a proposito di redditività di mercato, la questione è: perché i contribuenti italiani dovrebbero mettere dei soldi per finanziare una compagnia che non ha nessuna specificità? Visto che abbiamo realizzato le condizioni di mercato certificate dalla Commissione europea, tanto vale lasciar stare di impegnare risorse pubbliche. Se abbiamo realizzato condizioni di mercato, ci penserà il mercato a svolgere il ruolo che è previsto nel piano industriale di ITA: non c'è bisogno di impegnare risorse pubbliche.

Infine, domanda specifica e chiudo davvero. Lei ha confermato la partenza di ITA il 15 ottobre. Viceministra, si può partire con un aereo, con due aerei, con dieci aerei, con cinquanta aerei. Con quanti aerei partirà ITA? Su quali rotte? Quale *brand* utilizzerà? Sarebbe utile avere adesso queste risposte prima che, ancora una volta, sia troppo tardi.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Fassina.

Il suo intervento lei è liberissimo di farlo come ritiene, ma in riferimento a quanto lei ha detto riguardo alla vicenda della richiesta del parere della Commissione, io ho scritto al Ministro Franco in data 24 settembre, ancora una volta, chiedendo di consentire ai deputati di disporre dei necessari elementi conoscitivi, come diceva appunto lei, di trasmetterli alla Commissione eccetera. Ho poi anche scritto al Presidente Fico il 1° ottobre per comunicare che la decisione della Commissione europea non era arrivata. Questo è il mio ruolo in difesa della Commissione. La lettera non posso naturalmente autoprodur-mela; quindi la risposta è che ho fatto tutto quello che potevo fare perché è giusto averla, come lei ha detto: sono d'accordo. Però purtroppo non è arrivata e quindi non ho potuto trasmettervela.

A questo punto io darei la parola al senatore De Falco, poi all'onorevole Gari-glio. Se non ci sono altre richieste di intervento, poi all'onorevole Cantone.

Senatore De Falco, prego.

GREGORIO DE FALCO. Buongiorno, presidente, grazie. Buongiorno a lei, Vice-ministra: la ringrazio per la sua esposizione. Tuttavia devo ricollegarmi all'ultimo intervento, ma anche ad alcuni che hanno preceduto l'intervento dell'onorevole Fassina, per significare che effettivamente è molto strana questa situazione, in cui le Commissioni parlamentari si trovano a dover esprimere un parere senza gli atti: senza conoscere quindi sostanzialmente quali siano i vincoli, i limiti che sono stati posti dalla contrattazione con la Commissione europea e quali invece siano i vincoli, i limiti, le decisioni, le scelte dei vertici di ITA, e quindi in quali ambiti ci si possa muovere e in quali ambiti invece ci si trovi dinanzi a delle preclusioni.

Appare veramente strano, come già accennava l'onorevole Fassina, che sia in corso la conversione di un decreto-legge che all'articolo 7 consente un aggiramento, perché questo è il termine corretto. Effettivamente nella sua illustrazione la Viceministra ha detto che non c'è alcuna deroga diretta al codice civile: certo, perché c'è l'aggiramento del codice civile. L'articolo 2112 in realtà viene aggirato dall'articolo 7 in quanto si dice che qui non si ha a che fare con una cessione d'azienda, ma con la cessione di beni aziendali o di parti dei beni.

Voglio usare un'espressione forte per essere chiaro: si sta facendo di Alitalia una vera e propria «ferramenta», cioè si vende bullone per bullone, ed è quindi chiaro che il lavoratore non segue il bullone. Questo è drammatico, perché è un aggiramento che mette nel nulla e mortifica decine e decine d'anni di relazioni sindacali. Io mi chiedo se questo sia chiaro a tutti, se sia chiaro al Governo, se sia chiaro a tutti noi.

La discontinuità è necessaria; che sia una discontinuità imprenditoriale è necessario. Ma questo è ovvio! La discontinuità che ci è chiesta, però, non può essere necessariamente anche una discontinuità

di personale aziendale, di risorse aziendali. È chiaro che, acquisendo gli aerei di Alitalia, ITA avrebbe migliori possibilità di successo, di lavoro, se acquisisse anche il personale che quegli aerei conduce. Tuttavia che cosa si fa? Si consente la trattativa sul mercato: in sostanza si riduce il problema di Alitalia a un problema salariale, come se tutto il problema di Alitalia fosse lo stipendio di piloti, *hostess*, eccetera. Ma scherziamo?

E noi dovremmo valutare tutto questo in assenza di qualunque riferimento concreto, come è stato detto dalla collega Lupo, a quali siano le rotte, con quali aerei saranno operate. Io sinceramente credo che in questo momento, seriamente, non ci siano gli elementi di valutazione e di cognizione per poter esprimere non dico un parere, ma un'opinione qualunque. Vi esorto quindi a farci avere i documenti che ci servono per valutare la situazione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, senatore De Falco. Darei la parola all'onorevole Gariglio.

DAVIDE GARIGLIO. Grazie, presidente. Buongiorno, Viceministra Castelli. Non me ne voglia, non è una mancanza di riguardo nei suoi confronti: apprezziamo la serietà e la meticolosità con cui lei si relaziona alle Camere e alle Commissioni, ma mi consenta di esprimere il mio disappunto per la mancata presenza del Ministro. È vero che la voce del Ministero è una sola, ma il fatto che su un tema così rilevante, che ha implicazioni politiche interne così forti, il Ministro sistematicamente si sottragga alla presenza nelle Commissioni rappresenta un *unicum* in questo Governo, ed è un fatto particolarmente grave.

Le chiedo una precisazione, signora Viceministra. Lei ha parlato del fatto che la decisione dell'Unione europea è classificata. Vorrei chiedere allora alla presidenza di Commissione di farci avere gli estremi giuridici e tutta la documentazione che fonda la classificazione di questo atto. Un atto può essere classificato non ovviamente per una decisione singola di un Ministro, ma per una serie di motivi stabiliti dalla nostra normativa: vorrei sapere a che titolo

l'atto è classificato e vorrei sapere se il Governo intende trasmetterci l'atto, con gli *omissis* che fossero necessari, in tempo per consentirci la conversione del decreto-legge.

Come hanno già detto i miei colleghi, all'articolo 7, comma 2, nel decreto-legge n. 121 del 2021 viene richiamata la decisione dell'Unione europea: capite bene che un Parlamento non può convertire un decreto-legge che cita una decisione che non è in alcun modo conoscibile da tale Parlamento, seppur ci risulta conosciuta da centinaia di funzionari all'interno dei Ministeri della Repubblica.

Io non criticherò, per motivi di tempo, la negoziazione che il Governo ha svolto con l'Unione europea e che ha portato a questa decisione. La considero come un fatto assodato, un presupposto, e mi concentrerò sulle cose che abbiamo davanti, di qui ai prossimi giorni.

Lei, Viceministra, ci ha tenuto una relazione che in qualche modo ripercorre i fatti. Sono fatti che in gran parte erano noti. C'è un *quid novi* in questa relazione quando lei afferma che, parlando del problema di Alitalia, esso non era il costo del personale ma la struttura dei ricavi e dei costi. Lei l'ha anche spiegato con puntualità, ma le parole che lei ci ha detto sono le stesse parole che ci hanno espresso dall'inizio della legislatura i vari amministratori incaricati dall'amministrazione straordinaria di Alitalia.

Nella relazione che il Ministero ci ha presentato si è detto che ITA procederà senza leggi speciali. Non è vero, l'ha già ben argomentato il collega Fassina: sono state introdotte innumerevoli norme, tra cui l'articolo 7, comma 2, che reca disposizioni particolari che consentono agli amministratori di ITA un trattamento di favore che non è consentito a nessun'altra azienda in Italia. Ricordo, ma è stato già ricordato, che le norme primarie di questo Stato attribuiscono alle Commissioni parlamentari il diritto di esprimere un parere sul piano industriale: ecco perché parlare di mancata ingerenza della politica non so cosa voglia dire. Io mi preoccuperei, perché ho stima della politica, del senso del valore

della politica. In genere, quando si parla di mancata ingerenza della politica, lo si fa da parte di chi vuole farsi i fatti propri, mentre invece la politica esprimendo gli interessi della *polis* e della comunità deve assolutamente occuparsi delle cose che avvengono, specie là dove a fronte di questi fatti aziendali ci sono 1 miliardo 300 milioni di risorse dei cittadini investiti.

Io mi permetto di segnalarle — se lei può, Viceministra, ci dia una risposta — che quello che sta succedendo in ITA è assolutamente grave e non corrisponde in alcun modo alle decisioni dell'Unione europea. Lei ci ha detto, e spero di citarla letteralmente, che la Commissione chiedeva una discontinuità contrattuale e un negoziato con i lavoratori; poi ha citato in inglese "*under new contract*", se ho ben capito.

Dire che ci vuole un nuovo contratto non implica dire che non ci deve essere alcun contratto. Le chiederei la cortesia di entrare nel dettaglio. Dire che ci va un nuovo contratto non implica non riconoscere il valore della contrattazione collettiva nazionale di settore e non implica il mandato agli amministratori di non operare nessuna contrattazione collettiva, perché lei sa che ad oggi le assunzioni che vengono proposte sono proposte sulla base di un regolamento unilaterale dell'azienda. Sa che anche oggi, questa mattina, è in corso una riunione farsa a uso e consumo di queste Commissioni per far vedere che la trattativa sindacale sta procedendo, ma in realtà sappiamo che non c'è alcuna volontà da parte dei vertici di ITA di arrivare ad una nuova negoziazione. Lei sa, immagino, signora Viceministra, che i sindacati la scorsa settimana hanno offerto una riduzione del costo del lavoro del 38 per cento per il 2021 e del 36 per cento per il primo semestre dell'anno prossimo, e a fronte di questo nessuna contrattazione è stata fatta.

Non me ne voglia, parla lei perché lei rappresenta il Ministero e il Governo. Lei ci ha detto che il Governo esprime apprezzamento per come si stanno sviluppando le relazioni sindacali. Io le consigliereerei di fare attenzione prima di esprimere apprezzamento, perché quello che sta avvenendo in

ITA non è assolutamente assimilabile a quanto è avvenuto a Torino un decennio or sono: siamo all'emulazione di quei fatti, che però avvengono in una situazione di farsa. La situazione è quindi molto preoccupante.

Lei ci ha detto — non l'ha specificato bene, le chiederei se fosse possibile di specificarlo — che 2.800 lavoratori hanno sottoscritto il contratto di lavoro; in effetti dichiarazioni di questo tipo pare siano state rilasciate dai vertici di ITA. Vorrei sapere quanti hanno sottoscritto il contratto di lavoro alla fine della scorsa settimana. È molto importante! Vorrei sapere se i nomi relativi sono stati comunicati a ENAC.

Il presidente esecutivo Altavilla ci ha comunicato in audizione segretata — ma i colleghi erano presenti e hanno sentito — che i nomi degli assumendi dovevano essere comunicati a ENAC entro il 23 settembre. Quando la settimana dopo abbiamo sentito il presidente dell'ENAC, ci è stato comunicato che questi nomi non erano affatto stati comunicati. Il presidente di ENAC ci ha comunicato che ENAC attribuirà un trattamento particolare per consentire una rapida immissione in esercizio dei piloti che verranno assunti in ITA già provenienti da Alitalia, mentre nel caso in cui dovessero essere assunti piloti da altre compagnie e messi a volare su aerei ITA, questo necessiterebbe del passaggio attraverso il *training* e le procedure autorizzative ordinarie di ENAC, quindi con un dispiego di tempo importante.

A noi risulta, quindi, che sia falsa l'affermazione che i nomi dovevano essere comunicati entro il 23; risulta che le assunzioni non ci sono; risulta che gran parte delle assunzioni vengano fatte in maniera arbitraria e soprattutto discriminando coloro che hanno ruoli sindacali e coloro che hanno necessità quali *caregiver*, o comunque necessità reali di accudire figli; ci risulta che sia stato dato un forte mandato di operare assunzioni al di fuori del bacino Alitalia, ma non per una logica di mercato, bensì per una logica di scontro frontale che si è voluta intraprendere; ci risulta inoltre che ci siano fortissimi ritardi nella messa in disponibilità degli aerei da parte di Ali-

talia verso ITA; e ci risulta, e le chiederei conferma, che non si sia affatto nelle condizioni di operare con 35 voli dal 15 ottobre di questo mese.

Da quello che emerge appare che non ci sia alcuna logica industriale in quello che si sta facendo e che la svolta impressa negli ultimi due mesi nell'azienda sia devastante. Una procedura così difficile come quella che il Governo ha inteso intraprendere può avvenire solo con relazioni sindacali buone e con uno sforzo collettivo dei lavoratori che stanno in Alitalia, di quelli che vanno in ITA e di tutte le parti: l'esatto opposto di quello che succede oggi.

Il fatto che a un'azienda totalmente pubblica sia consentito derogare la contrattazione collettiva, che venga introdotta una norma di favore per evitare l'articolo 2112 e che venga consentita una condotta totalmente antisindacale ci pare un precedente sinistro che avrà effetti su tutto il contesto del mondo del lavoro; ma soprattutto ci pare che si vada verso un fallimento. Da questo punto di vista chiedo al MEF nella sua qualità di socio unico, che quindi dovrà prima o poi andare in assemblea e approvare i risultati di esercizio, se è consapevole del rischio imprenditoriale che gli amministratori di ITA nella loro libera gestione stanno assumendo. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Gargiulo.

Onorevole Cantone per l'ultimo intervento, poi lasciamo la replica alla Viceministra.

LUCIANO CANTONE. Grazie, presidente. Sì, io sarò abbastanza breve. Molte delle domande sono state già poste dai miei colleghi; mi limito solo a sottolineare nuovamente per l'ennesima volta in questa Commissione due aspetti.

Il primo è che non è solo il Ministro Franco a non essere presente qui oggi. Abbiamo chiesto più volte la presenza di altri Ministri competenti in materia di Alitalia o ITA, e comunque non abbiamo avuto mai il piacere di poterli audire. Ringrazio quindi la Viceministra Castelli per essere qui oggi a rispondere alle nostre domande.

Fatta questa premessa, ci sono alcune cose che comunque, nonostante siano già state ripetute dai miei colleghi, devo sottolineare di nuovo: come il fatto che è inammissibile che non si voglia rispettare un contratto collettivo nazionale, che è inammissibile che si interrompano le trattative sindacali. È veramente difficile pensare oggi che si possa parlare di una compagnia aerea al 100 per cento dello Stato, che non tratti con i sindacati e che non voglia applicare un contratto collettivo nazionale.

Ho saputo da fonti di stampa che c'è stato un accordo col Ministro del lavoro e delle politiche sociali per prolungare questa CIGS per due anni. Non so se si sappiano i costi di questa CIGS per i prossimi due anni, però sarebbe opportuno anche capire dal Governo se ci sono delle cifre e se si va a intaccare pesantemente l'ammontare dei soldi a disposizione per ITA.

Per il resto sono domande che hanno già posto i miei colleghi. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie, onorevole Cantone. Viceministra Castelli.

LAURA CASTELLI, *Viceministra dell'economia e delle finanze*. Non mi soffermo sul perché sono qui: questo è un fascicolo che seguo e il Consiglio dei ministri ha votato una delega piena come Viceministra, quindi sono qui *obtorto collo* per chi mi ascolta.

Vorrei ricominciare da un punto che è cruciale e che delle volte sfugge: stiamo lanciando una *start up*, e una *start up* ha rischi di mercato e operativi che sono enormi. Ne siamo consapevoli e, nel pieno delle nostre funzioni come Ministero dell'economia e delle finanze, lavoriamo perché tutto vada per il meglio.

Sul tema del traffico aereo, qualcuno ha detto che il piano non è conforme a quelli che sono i dati. Ve l'ho detto prima e ve lo ridico: dobbiamo considerare che la IATA rivede, ogniqualvolta lo ritiene, i dati di traffico. ITA potrà accedere agli *slot* che le servono a mano a mano che le servono, perché c'è la disponibilità. Su Linate c'è un sacrificio: l'ho detto, non è una ripetizione; quello che ho raccontato sono i passaggi.

Io credo che il filo logico di come si costruisce un nuovo piano industriale di una *start up* che ha visto gestioni fallimentari che non hanno riordinato alcune questioni fondamentali, tanto da rendere non più concorrenziale un'azienda così importante e strategica nel mercato... Mi permetto, il paragone non è la peggiore società in paradiso fiscale, ma è il mercato. Il mercato è mercato. Io capisco ed è chiaramente comprensibile tutta la preoccupazione: ce l'abbiamo anche noi, non è facile; infatti non è mai partita in questi anni una "riedizione" di Alitalia che non fosse discutibile dal punto di vista dei numeri. Questa volta non si vuol fare questo, questa volta si vuole fare un'altra cosa.

Io ho lasciati questi dati al fondo perché pensavo rimanessero più impressi nella mente: la flotta, l'ho detto e lo ripeto, parte con 52 aerei; ho detto che il 13 per cento sono *wide-body* e che si arriva al 2025 a 105 aerei, di cui il 22 per cento sono *wide-body*.

Sul tema del *network* ho detto, e lo ridico perché me l'avete richiesto, che ITA servirà alla partenza 45 destinazioni con 61 rotte per giungere nel 2025 a 74 destinazioni e 89 rotte. Nel piano industriale definitivo ci sono i dettagli, ma l'altro giorno, nel momento in cui si è firmato l'accordo con Airbus, il comunicato stampa di ITA su Airbus — se volete ve lo rileggo — cita esattamente i modelli degli aeromobili; quindi flotte e aeromobili sono conosciuti nei modelli. Probabilmente tutte queste informazioni sono disperse nella conoscenza del Parlamento, ma sono conosciute le flotte, sono conosciuti i modelli degli aerei, e questo permette di redigere un piano definitivo che, ribadisco, è aggiornato con quello che succederà sui livelli di traffico aereo. Peraltro, sembra ci sia un peggioramento nelle stime. Quindi questo non può che essere un piano in aggiornamento continuo in relazione al mercato e in relazione a quelle che sono le stime di traffico, che non decide ITA e non decide il Governo.

Al tema del contratto nazionale del lavoro io tengo molto, e lo ridico. Mi dispiace che tra Parlamento e Governo questa comprensione forse non ci sia stata: il tema è

non lo stesso contratto nazionale del lavoro, non un non contratto, e questo è quello che io sono certa accadrà. Siete tutti più anziani politicamente di me e sapete quanto durano le trattative sui contratti.

I tempi di questi tavoli sono lunghi, e io personalmente ho dovuto ricordare qualche settimana fa che vanno divisi i tavoli, e abbiamo ridiviso questi tavoli. Si può scuotere la testa, ma è successo questo: è successo che per troppo tempo nello stesso posto si tenevano diverse discussioni. Questo tema va diviso tra il piano industriale, e probabilmente esso ricade nelle competenze di altri Ministeri, il tema del lavoro e dei contratti. L'ho detto e lo ripeto: stiamo parlando di numeri che chiudono nel 2025 con l'impiego, che tutti ci aspettiamo a regime di poter raggiungere, di 9.650 persone. Stiamo parlando di numeri, non stiamo parlando di ipotesi che non hanno oggi dei numeri. Sapete quante persone ci sono oggi, sapete quali sono negli anni prossimi gli obiettivi da raggiungere e che ci si auspica.

Fatemi dire una cosa, e vi assicuro che non è uno scaricabarile ma è così. L'ho già detto più volte in una relazione che abbiamo costruito, non è una citazione a pappagallo: è quello che è successo ed è quello che il Parlamento deve sapere e che il MEF nella sua funzione fornisce come informazione al Parlamento; può essere non soddisfacente, però lo devo dire: le attività esecutive di assunzioni, i nomi, i rapporti con l'ENAC sono tutte cose che vanno rimandate alla società perché, come ho già detto più volte, sono attività esclusive di competenza del *management*.

DAVIDE GARIGLIO. Dica la Viceministra se li hanno assunti oppure no, perché a me ha detto di sì.

LAURA CASTELLI, *Viceministra dell'Economia e delle finanze*. Ho detto che so che sono in corso delle firme di contratti, ho detto esattamente così. Dopodiché questo tipo di attività è esclusiva competenza del *management*, l'ho detto almeno quattro volte durante la lettura di questa relazione che, ripeto, non è una lettura a pappagallo ma è esattamente quello che...

PRESIDENTE. Onorevole Gariglio! Semmai le diamo la parola dopo per fare delle osservazioni.

LAURA CASTELLI, *Viceministra dell'economia e delle finanze*. Sul tema delle alleanze, anche qui l'ho detto: le alleanze riguardano il punto *d*) conclusioni che ho letto, se volete lo rileggo. Il settore aereo ruota intorno alle alleanze, le principali delle quali sono imperniate su Lufthansa e su Air France/KLM/Delta. Si è molto discusso e commentato sulla presunta necessità che ITA avrebbe di entrare in un'alleanza. La tesi di questi commenti è che, in virtù delle discussioni con la Commissione, ITA è troppo piccola per stare da sola e, quindi, deve confluire in un gruppo, un'alleanza, più grande. La realtà è che, fin dalle linee guida del piano industriale di luglio dello scorso anno, che abbiamo già trattato, inserire la società in un'alleanza mirata a rafforzare la connettività e a conseguire sinergie industriali è una priorità. Sono quindi in corso correttamente le attività volte a individuare il *partner* strategico di lungo termine di ITA. Il Governo fa proprie le affermazioni sulla necessità di un'alleanza che sia a condizioni di pari dignità.

Sul tema delle alleanze si sta lavorando, ma ribadisco, così come ho detto, che flotta e numero di modelli sono dati che sono conosciutissimi nel piano definitivo e che ci permettono di configurare dei numeri che sono quelli che vanno scritti e vanno perseguiti in un piano industriale.

Sul tema del cargo, non si tratta di una citazione perché uno scrive una parola e non la pone in un contesto. Tutto questo piano è stato fatto proprio perché stiamo parlando di una *start up*, se no si sarebbe fatto lo stesso processo che non si poteva fare questa volta e che si è fatto altri anni: si sarebbero ribaltati semplicemente i contenuti di un'azienda in un'altra azienda. Non è questo il percorso. Il cargo è uno dei temi che si vuole costruire, non si fa il cargo in due minuti in una società. Tra l'altro voi in queste Commissioni spesso avete parlato dell'importanza di questo settore. È una costruzione; così come il tempo del piano, che ci permette di lavorare fino al 2025 e che sarà aggiornato qualora sarà

necessario, ci fa dire che si vanno ad aggiungere rami in questa *holding*, perché questa è la struttura. Scusate se ve l'ho ripetuto, ma è necessario ripercorrere questo tema, perché se no non si comprende come: si aggiungono dei pezzi. Certo che c'è la volontà di arrivare anche lì, e vedremo se tutto andrà verso questa direzione.

Queste sono le cose che più o meno avete chiesto. Su altre io rimando ai Ministeri competenti. Quanto al Ministro del lavoro e delle politiche sociali, io ero presente, abbiamo cominciato un dialogo con i sindacati; è giusto che i sindacati si concentrino sulle singole parti, perché non è un'unica trattativa: sono diversi tavoli su diversi temi, e quello dell'altro giorno è stato un tavolo di avvio, che vedrà la luce con norme che saranno finanziate probabilmente nei saldi della legge di bilancio e che quindi vedranno risorse aggiuntive.

Questo lo abbiamo già detto. Lo ripeto: è necessario far fronte a quello che sarà il definitivo accordo con i sindacati con risorse aggiuntive, perché si sta parlando sia di cassa integrazione che di Fondo volo, e voi mi insegnate che il Fondo volo va rifinanziato. Quindi il Governo è pronto ad aggiungere le risorse necessarie perché si possa chiudere, nel percorso che si sta facendo e che ritengo sia molto produttivo, con i sindacati sul tavolo Alitalia: come continuare a gestire tutti quegli strumenti e ammortizzatori sociali necessari a completare il tempo dell'avvio e realizzazione di una *start up* che ha dei rischi, che ha dei numeri che tutti vogliamo realizzare — penso che nessuno stia «gufando» perché questo processo non vada per il meglio — e che dipenderà da mille, mille, mille cose. Non possiamo che continuare a lavorare sperando che ciò avvenga.

Queste sono le informazioni che noi possiamo dare oggi, sperando che il lavoro sul documento sia finito il prima possibile. Stiamo lavorando veramente a tempi serrati. Fatemi dire, e chiudo, che vi assicuro che il lavoro con la Commissione europea è stato un lavoro molto franco e molto impegnativo, fatto di continui confronti, continui approfondimenti numerici. «Numerici» significa che uno può dire quello

che vuole, ma si sono dovuti affrontare in termini di bilancio e industriali quelli che sono i numeri di un piano che andava in qualche modo autorizzato e che permette questo avvio.

L'avvio avverrà, questi sono i numeri, nel pieno rispetto di quello che scrive e prescrive questo piano, ricordando che alcune competenze specifiche, come ho citato in questa relazione, sono di esclusiva competenza del *management* di ITA.

PRESIDENTE. Grazie, Viceministra Castelli. Abbiamo ancora due minuti, quindi una brevissima domanda del collega Gariglio e, se è il caso, una brevissima risposta della Viceministra Castelli.

DAVIDE GARIGLIO. Signora Viceministra, lei non mi ha risposto – immagino che non conosca il dato – sul numero di assunzioni che sono state contrattualizzate ad oggi e sul fatto se lei è a conoscenza che dal 15 ottobre non potranno partire tutti e 35 i voli ipotizzati. Seconda cosa, non mi ha risposto, signora Viceministra, sul fatto se il Governo intenda metterci a disposizione la decisione dell'Unione europea, con eventuali *omissis*, in tempo utile per l'esame del decreto-legge.

PRESIDENTE. Viceministra Castelli.

LAURA CASTELLI, Viceministra dell'economia e delle finanze. Sui documenti ho detto « spero il prima possibile »; l'ho detto, forse c'era una distrazione. Sul resto delle domande ho ribadito che, a parte che rimando al mittente le illazioni, noi abbiamo tutta l'intenzione che le cose possano procedere nel rispetto della legge, anche rispetto ad alcune informazioni che voi qui avete dato. Le avete dette qui, non è che

possiamo fare relazioni sulle voci di corridoio. Credo siano per tutti informazioni importanti e credo sia nell'interesse di tutti – e lo posso dire personalmente, quindi fidatevi – che si proceda almeno ad assicurarsi che queste voci siano soltanto voci. Questo è il processo che stiamo facendo.

Non mi sembra un processo facile da fare, perché abbiamo visto che cosa ha portato l'utilizzo di altri meccanismi di gestione di questo tipo di procedure, che non sono mai state tenute in questo modo. La sfida è che questa sia l'ultima volta che ci si imbatte in una gestione fallimentare di una società che per troppo tempo non ha guardato ai numeri così come dovrebbe fare un *management*, anche pubblico: perché « pubblico » significa anche assicurare questo, e non è comprensibile la mancata presa di responsabilità di ciò che è successo. Non è che siccome si è pubblico possiamo creare delle voragini allo Stato o al Paese.

Questo sarebbe auspicabile che fosse l'obiettivo di tutti noi, che fosse l'obiettivo di tutti quelli che hanno a cuore questo importantissimo fascicolo. Delle volte sembra quasi che si spera che le cose non vadano bene. Io spero che invece, nel duro e difficile lavoro di una procedura sicuramente nuova, si guardi avanti e si provi a fare una cosa che purtroppo questo Paese non è riuscito a fare per troppi anni.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora la Viceministra Castelli e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13.

*Licenziato per la stampa
il 25 novembre 2021*



18STC0163730