

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

3.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 19 LUGLIO 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX
 COMMISSIONE **MICHELE POMPEO META**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Baldelli Simone (FI-PdL)	12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3	Brandolin Giorgio (PD)	8
		Bordo Franco (MDP)	8
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, in merito alle prospettive di soluzione della crisi di Alitalia - Società Aerea Italiana Spa (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Crippa Davide (M5S)	3, 11
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	3, 4, 8, 12, 16	Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	3, 4, 12
		Fassina Stefano (SI-SEL)	9
		Garofalo Vincenzo (AP-CPE-NCD)	10
		Romano Paolo Nicolò (M5S)	9
		Senaldi Angelo (PD)	11

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; Movimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Articolo 1 - Movimento Democratico e Progressista: MDP; Alternativa Popolare-Centristi per l'Europa-NCD: AP-CpE-NCD; Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà-Possibile: SI-SEL-POS; Scelta Civica-ALA per la Costituente Liberale e Popolare-MAIE: SC-ALA CLP-MAIE; Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Civici e Innovatori: Misto-CI; Misto-Direzione Italia: Misto-DI; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-UDC-IDEA: Misto-UDC-IDEA; Misto-Alternativa Libera-Tutti Insieme per l'Italia: Misto-AL-TIpl; Misto-FARE !-PRI: Misto-FARE !-PRI; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

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

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, in merito alle prospettive di soluzione della crisi di Alitalia – Società Aerea Italiana Spa

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, in merito alle prospettive di soluzione della crisi di Alitalia – Società Aerea Italiana Spa, che ringrazio.

Voglio solamente ricordare che il 18 maggio abbiamo avuto in questa sede l'audizione dei membri del collegio commissariale, la famosa terna Gubitosi, Laghi e Stefano Paleari. In quella sede, abbiamo ascoltato le prime misure volte a fronteggiare gli effetti della crisi della società.

L'incontro di oggi costituisce, invece, una vera occasione per acquisire il punto di vista del Governo italiano sulle prospettive di soluzione della crisi aziendale a pochi giorni dalla chiusura della cosiddetta *data room*, fissata al 21 luglio, situazione questa che rappresenta una delle tappe fonda-

tali della procedura di amministrazione straordinaria.

Nel ringraziare ancora una volta il Ministro Graziano Delrio per aver, come sempre in modo sollecito, risposto al nostro invito, gli cedo la parola per la sua introduzione.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio i presidenti delle Commissioni e i signori onorevoli per quest'occasione per rifare il punto su Alitalia, sulle prospettive e le aspettative del Governo rispetto alla soluzione di questa complicata crisi aziendale.

Come sapete, Alitalia è una compagnia privata, che quindi ha piena responsabilità dello sviluppo dei suoi piani industriali e di ristrutturazione, di prospettiva, ma a causa del gravissimo stato di crisi si è proceduto all'amministrazione straordinaria di cui al decreto ministeriale già citato e alla nomina dei commissari.

DAVIDE CRIPPA. Mi scusi, Ministro, ma intervengo sull'ordine dei lavori solo per una questione organizzativa perché ci siamo dei tempi, onde evitare quanto accaduto ieri in Commissione attività produttive, dove sono stati messi a disposizione 75 minuti a un amministratore delegato e 10 alla Commissione parlamentare. Visto che abbiamo davanti un'ora e mezza, chiedo se riusciamo a darci dei tempi anche compatibilmente con il tempo espositivo del Ministro.

PRESIDENTE. Stia tranquillo, da noi ci siamo...

DAVIDE CRIPPA. « Stia sereno » ha portato male a diverse persone.

PRESIDENTE. No, stia tranquillo, non sereno. Non mi sentirà mai dire « stia sereno ». Siamo tranquilli tutti.

Il ministro ha il *question time*, pertanto occuperà il tempo necessario per illustrare il suo punto di vista, e ci rimarrà il tempo necessario per far intervenire tutti i gruppi presenti all'audizione.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Com'è noto, io cerco di essere sempre piuttosto sintetico.

Come sapete, è stata avviata la procedura di amministrazione straordinaria. Ha già detto il presidente Meta che è stato pubblicato il bando per la selezione dei soggetti interessati a formulare proposte non vincolanti per la definizione del programma di recupero, quindi proposte non vincolanti.

Venuto a scadenza il termine previsto del bando, sono risultate 33 manifestazioni di interesse di soggetti nazionali, europei ed extraeuropei, e quindi l'organo commissariale ha avviato l'attività di analisi della documentazione pervenuta al fine di verificare la sussistenza in capo ai soggetti che hanno manifestato interesse dei requisiti ai sensi del bando.

Dopo questo passaggio, come sapete, dopo l'analisi, ci sarà una seconda fase procedurale con l'invito a formulare proposte singolarmente o in cordata, proposte non vincolanti per la definizione del programma di amministrazione straordinaria, entro il termine del 21 luglio.

C'è tutta una procedura avviata, che vi è già stata riassunta, immagino, e su cui io sorvolo, perché immagino che i commissari abbiano già fatto un ampio punto su questo. Mi concentrerei, piuttosto, sull'analisi della situazione e delle motivazioni, e di conseguenza delle scelte che giudichiamo importanti per quest'azienda.

La prima cosa è che la crisi di Alitalia va contestualizzata in un'analisi più ampia del mercato del trasporto aereo, che in questi ultimi anni non va dimenticata. Non siamo di fronte a una crisi del settore. Quello aereo è un settore in espansione, che dà opportunità, ed è quindi da considerare che qui siamo di fronte a un errore nelle strategie aziendali o, se non altro, a una

non messa in esecuzione di strategie aziendali annunciate.

Il primo elemento di analisi, che peraltro abbiamo sempre condiviso anche con il responsabile dell'azienda, è che quello italiano è un mercato in continua espansione. Abbiamo raggiunto i 164 milioni di passeggeri, quindi continuiamo a crescere a ritmi importanti. Il mercato turistico è in forte espansione. Quello di voli per abitante in Italia è un numero di voli tra i minori in assoluto, che vuol dire che ha potenzialità di espansione ulteriore. La crisi di Alitalia non può essere, quindi, inquadrata in una crisi di settore. È una crisi specifica dell'azienda e i motivi sono i più variegati. Proveremo qui ad analizzarne alcuni.

Per dare un'idea, nel 2005 Alitalia aveva 30 milioni di passeggeri; nel 2015, ne ha 23 milioni. Anche EasyJet aveva 30 milioni di passeggeri nel 2005; nel 2015, ne ha 70. Ryanair aveva 33 milioni di passeggeri, ed è andata oltre 100 milioni di passeggeri, ma anche Lufthansa è passata da 50 a oltre 100 milioni di passeggeri. L'esigenza, il bisogno di mobilità è crescente, e quindi c'è un mercato in continua espansione. Anche Air France-KLM è passata da 70 a 90 milioni. Tutte le compagnie aeree che hanno saputo interpretare le dinamiche del mercato hanno avuto, quindi, in questi anni un'espansione. L'unica che ha avuto una vera contrazione è stata, appunto, Alitalia.

Alitalia aveva quote di mercato importanti agli inizi del 2006-2007. La quota di mercato nel 2015 vede, invece, Ryanair primo operatore in Italia, con il 23 per cento, e Alitalia solo il 18 per cento.

Sono cresciuti anche molti altri vettori. Comunque, sul mercato interno Alitalia mantiene il 42 per cento, e questo dice una cosa importante, anche del comportamento del Governo. Qualcuno ha detto che il Governo avrebbe dovuto lasciar fallire l'azienda perché privata: il fallimento immediato dell'azienda avrebbe creato una serie di problematiche importantissime sullo sviluppo del mercato interno, il mercato turistico della connettività interna, perché nessuno è in grado di supplire in poche settimane al fatto che rimanga a terra un

numero di aerei così alto sulla connettività interna.

Questo avrebbe provocato una contrazione importante anche della nostra produzione di ricchezza. Un aumento del 10 per cento della connettività determina, secondo le stime dell'Unione europea, un aumento dello 0,5 per cento del PIL *pro capite*, cioè c'è un effetto direttamente proporzionale tra l'aumento della connettività, ma questa è una nozione molto comune, e l'aumento del prodotto interno lordo.

Questo è anche uno dei motivi per cui, insieme agli altri Ministri europei dei trasporti, stiamo lavorando, dopo la creazione dello spazio ferroviario unico — come sapete, siamo riusciti a ottenere quest'importante risultato — anche al *single sky* europeo, un unico spazio europeo di una negoziazione anche dei contratti e delle relazioni con gli altri Paesi a livello europeo.

L'Italia ha un'altra peculiarità, in cui va inserita anche la scelta di non lasciare che quest'azienda andasse al suo corso di fallimento: è fatta di tanti piccoli aeroporti.

Come sapete, abbiamo licenziato il piano nazionale degli aeroporti, uno dei primi atti che abbiamo concluso, preparato in maniera efficace dal mio predecessore, Maurizio Lupi. In questo piano l'Italia sceglie gli aeroporti a valenza nazionale, ma ha comunque una rete diffusa.

Ho sempre sostenuto l'idea e ho sempre lavorato perché questi piccoli aeroporti non venissero chiusi, a meno che proprio non fossero completamente avulsi. Credo che questa diffusione, se si usano strategie di messa in rete di questi aeroporti — quella degli aeroporti pugliesi, per esempio, è una rete molto efficiente, che offre una disponibilità molto importante di voli, ed è in grado anche di trattare con le compagnie aeree — se questi aeroporti sono capaci di fare rete, di fare cooperazione, si ottiene anche una potenzialità di sviluppo molto maggiore, si ha una massa critica adeguata per trattare coi vettori, si ha una massa critica adeguata per fare azioni di promozione turistica.

Dopo averlo fatto per la Puglia, stiamo adesso lavorando per la rete aeroportuale sarda e per la rete aeroportuale della Ca-

labria in questa direzione. Quella italiana è una peculiarità importante, a cui teniamo, e cerchiamo di fare di questa peculiarità non una debolezza, ma un elemento di forza.

Un elemento che è stato spesso indicato come causa della crisi di Alitalia è la concorrenza dei vettori *low cost*. Io vorrei analizzare il mercato per capire in che contesto si inserisce e fare il punto su questo.

Nel 2013, il Governo varò un decreto in cui impose agli operatori aeroportuali di fare bandi a evidenza pubblica nel caso in cui mettessero incentivi o stimoli alle connessioni. Questo è un elemento: si possono fare bandi, ma devono essere a evidenza pubblica.

La seconda questione è che le regioni possono promuovere, dare incentivi alla connettività aeroportuale, proprio sulla base del cosiddetto *market operation test*, cioè di un *test* approvato dall'Unione Europea. Non è vero, quindi, che c'è un mercato riservato solo ad alcuni. I bandi sono pubblici, le promozioni turistiche, gli incentivi sono a disposizione di chi li intende usare. Questo è un altro elemento che va ricordato.

Quando Ryanair ha deciso, ad esempio, due anni fa, di ridurre molto i voli su Alghero, non c'è nessuno che abbia riempito i suoi *slot*, semplicemente perché nessuno aveva gli aerei per riempire gli *slot* di Alghero. Quindi non è vero che tale fattore è stato determinante. Il fatto è che Alitalia non aveva una flotta adeguata, un numero di aerei adeguato, e non ha fatto scelte di tipo strutturale di un certo tipo che potessero consentire una competizione con gli altri vettori.

Se domattina EasyJet smettesse di servire Napoli, uno dei suoi *hub*, su cui abbiamo concordato che aumenti di un milione i passeggeri nel 2017, Alitalia non sarebbe in grado di offrire il servizio. Anche questa storia che abbiamo favorito e alla fine danneggiato Alitalia con incentivi, mi spiace, ma non ha nessun riscontro.

Il terzo elemento di debolezza che vedo che ha provocato la crisi, come pure è stato ripetutamente detto agli amministratori delegati dell'azienda, e che quindi è anche

una delle chiavi, insieme a quelle che ho appena detto, per la ristrutturazione, per un rilancio di Alitalia, uno degli elementi che useremo per valutare se le proposte sono adeguate, è il fatto di fare delle scelte che servano di più il mercato internazionale, che è altamente remunerativo, rispetto al mercato interno, meno remunerativo.

Il mercato aereo tra Roma e Milano, ad esempio, tra il 2007 e il 2015 si è dimezzato per via dell'alta velocità. Non avere intuito che l'alta velocità avrebbe determinato uno spostamento delle scelte dei passeggeri è stato, ovviamente, un errore di tipo strategico.

Per esempio abbiamo iniziato l'alta velocità Napoli-Bari, ed è evidente che quello tra Roma e Bari è un servizio aereo che tra cinque anni avrà meno attrattività, anzi non avrà quasi più attrattività. Contiamo di andare da Napoli a Bari in due ore, e quindi in tre ore si andrà a Roma. A quel punto quel servizio aereo non è più competitivo.

In questi campi, si tratta di scelte che vanno anticipate, ovviamente, vanno messe in conto. Non si poteva cambiare la strategia dell'alta velocità per fare in modo che Alitalia si adattasse. Queste letture erano molto chiare a tutti.

Mi permetto di ripercorrere le varie criticità che sono state attribuite a scelte anche di pertinenza governativa.

È stato detto che Alitalia non aveva un vero e proprio *hub*, come invece Air France allo Charles de Gaulle o come ha Lufthansa. In realtà, Fiumicino nel 2000 aveva 20 milioni di passeggeri; nel 2015, ne ha oltre 40 milioni.

Una crescita, anche infrastrutturale, di questo tipo, un investimento infrastrutturale pesantissimo, come quello del Terminal C che abbiamo appena inaugurato, richiede che, se i *finger* non sono tutti occupati, il gestore dell'aeroporto fa attaccare ai *finger* anche altre compagnie. Un *hub* completamente dedicato, quindi, è un *hub* che però va riempito, altrimenti è antieconomico, specialmente se si espande e se fa politiche di infrastrutturazione più adeguate.

È quello che abbiamo messo in campo con i contratti di programma degli aeroporti, come sapete, contratti che garantiscono investimenti per diversi miliardi nei prossimi anni, tutti a carico dei gestori aeroportuali, ovviamente finanziati con l'aumento dei passeggeri.

Questi sono alcuni elementi della debolezza di Alitalia.

Ci sono elementi strutturali che pure il ministero, e io personalmente, abbiamo più volte messo in evidenza con i gestori.

Intanto, va ricordato, al di là dei difetti degli ultimi gestori, che negli ultimi quattro anni Alitalia ha realizzato sempre perdite successive. È un'azienda che ha sempre sofferto, proprio perché le strategie non sono state adeguate anche in passato. Nonostante le numerose ristrutturazioni, i provvedimenti di cassa integrazione numerosi, non è mai riuscita a trovare veramente la sua via.

Alitalia ha alcuni problemi, come costi di approvvigionamento del carburante — immagino vi sia stato già detto dai commissari — molto alti rispetto alle altre compagnie, ha contratti di questi derivati veramente onerosi. Si è portata dietro contratti di *leasing* sugli aerei molto onerosi. Ha il problema di una flotta non moderna, e quindi ha bisogno di investire in nuovi aerei che abbiano capacità di carico superiori. Questo è un altro elemento molto importante.

Nella nostra analisi, è vero che, comparata alle altre compagnie, Alitalia ha molti più lavoratori di terra, ma più che al personale, il tema è relativo a questi elementi strutturali, e soprattutto alla mancanza dell'aumento dei ricavi, tanto che il *breakeven* era previsto nel 2017 grazie all'aumento dei ricavi, aumento che non è avvenuto, e non è avvenuto perché gli aerei hanno bassissimo *load factor* rispetto ai *competitor*.

Per fare un esempio, i passeggeri medi per volo di Alitalia sono 109; i passeggeri medi per volo di EasyJet sono 160. Aeromobili più piccoli, meno standardizzati, che caricano meno, e quindi ovviamente i ricavi sono minori. Ci sono i posti medi per volo molto più bassi e così via. Il *load factor* è più basso, cioè il carico, ed è evidente che

tutto questo necessitava di un rafforzamento, soprattutto sulle strategie di medio e lungo raggio, più remunerative.

Alitalia si è continuata a concentrare sul traffico domestico, e questo ovviamente l'ha indebolita. Quest'analisi era molto chiara anche nel 2014, quando c'è stato l'ingresso di nuovi soci, con disponibilità finanziarie importanti, con un grande vettore internazionale: Etihad. Questo spostamento di mercato delle rotte dal breve al domestico, alle rotte di lungo raggio non è però mai avvenuto di fatto. Questo è uno degli elementi con cui bisogna confrontarci in maniera adeguata.

Come sapete, di fronte a questa situazione di crisi il Governo ha cercato di aiutare con un piano di ristrutturazione, approvato dagli azionisti, e che prevedeva un taglio di costi per 160 milioni di euro. Questo costo gravava sul personale solo per un terzo. Erano previste riduzioni di stipendio dell'8 per cento, ma si era preso l'impegno, dopo due anni di EBITDA positivo, a rinegoziare queste riduzioni di stipendio.

C'era anche un progetto di riduzione del personale di terra, come sapete, c'era un piano industriale con la manutenzione ancora tenuta all'interno dell'azienda, uno sviluppo di nuove rotte aeree. Come sapete, questo piano ormai è storia, perché il referendum tra i lavoratori ha determinato un esito negativo, e quindi il piano è andato ed è partita la procedura di amministrazione straordinaria.

Noi pensiamo che Alitalia sia un grande valore da un punto di vista industriale per il Paese e abbia ancora potenzialità di sviluppo, ma ne ha a un patto: è mia personale opinione, ma è anche la prima scelta del Governo, che Alitalia non debba essere assolutamente frazionata o spezzettata. Alitalia non può vendere rotte, vendere asset, vendere il settore manutenzione. Va tenuta intera, perché ha comunque una massa critica che, adeguatamente accompagnata da un investitore che creda nello sviluppo del trasporto aereo, può consentire di recuperare gli squilibri che prima ho evidenziato.

Penso che questo lavoro (rinegoziazione dei *leasing*, rinegoziazione degli *hedge*, di tutti i contratti dei derivati sui carburanti, razionalizzazione delle attività del personale di terra e del personale di volo, maggiore attenzione all'apertura dei voli interni), che tutte queste attività siano quelle che hanno ricevuto come mandato i commissari e che stanno già implementando, e direi che la stagione in questa prima fase è soddisfacente.

Possiamo dire che la scelta di accompagnare Alitalia non solo nel piano di ristrutturazione, inizialmente, ma anche con l'amministrazione straordinaria, ha provocato il fatto che il pubblico non ha disdetto i voli, non ha ridotto l'attenzione. C'era anche questo scenario possibile di un'estate difficile, ancora più difficile, per Alitalia.

La nostra idea è che l'asset vada mantenuto integro e che vi siano investitori disponibili ad aumentare il numero di aeromobili, ad adeguare la parte di sviluppo sulle rotte di medio e lungo raggio e a credere nello sviluppo anche del settore interno, ma con maggiore attenzione ai costi e al mercato, che nel frattempo è diventato molto più competitivo, ovviamente. Quello del *low cost*, infatti, è un mercato molto competitivo. Questo vale anche per Air France e per Lufthansa, ma per esempio queste aziende hanno scelto a un certo punto di gemmare con delle compagnie *low cost* di diretta loro emanazione. Ci sono tante possibili soluzioni.

La cosa importante è che gli investitori credano davvero nel progetto di sviluppo di Alitalia, in un progetto di sviluppo delle connessioni nel Paese, e nel fatto che l'attrattività e il *brand* del Paese è in crescita, non in diminuzione. La cosa che va valutata è, appunto, la disponibilità di un vero investitore, o un *partner* — questo, lo decideranno gli elementi di fatto — perché noi crediamo ancora oggi che l'azienda abbia una potenzialità importante. La nostra idea è che, corrette le storture e le strategie, Alitalia possa davvero diventare un fattore di sviluppo e di ripresa anche importante per alcuni territori.

Con questo vi ho fornito il quadro, i pensieri e gli orientamenti che abbiamo su

quest'argomento. So che anche il Ministro Calenda vi ha già fatto le sue considerazioni, quindi, presidente, lascerei a lei il prosieguo.

PRESIDENTE. Ringraziamo il signor Ministro.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

Invito i colleghi a iscriversi, in modo tale che autoregolamentiamo i nostri lavori, sempre consentendo perlomeno a un rappresentante di gruppo.

FRANCO BORDO. Signor Ministro, noi apprezziamo le ultime considerazioni che ha svolto in questa sede, in modo particolare sul concetto di un'azienda che esprime un grande valore, legata a anche a quella che lei ha definito una grande potenzialità di sviluppo.

Sono elementi che abbiamo riportato in vari atti parlamentari. Ci fa piacere che oggi vengano rimarcati anche dal Governo, assieme a quelli operativi – li definisco così – come l'idea di aumentare i mezzi e le rotte, da cui la necessità di correggere talune strategie. Il gruppo Alitalia, invece, non si era orientato verso l'aumento di mezzi e di rotte, e pensiamo che sia stato uno degli elementi che ha portato verso la situazione di dissesto.

Le faccio una domanda su questo: queste sue considerazioni sono già condivise, *in toto* o in parte, pur nell'ambito e nel rispetto delle proprie funzioni, con i commissari? I commissari stanno seguendo questo tipo di strategia auspicata dal Governo?

Le rivolgo una domanda sul *deficit*, il dissesto finanziario. Lo Stato italiano ha predisposto un prestito-ponte, sulla base appunto di una dichiarazione che indicava un dissesto, o comunque un *deficit*, un disavanzo, di 600 milioni di euro.

Oggi, i bilanci del 2016 non sono ancora depositati, per cui non abbiamo ancora una notizia certa su questo disavanzo, ma, come lei senz'altro sa – lo sa il sottoscritto e, ovviamente, il ministro è più informato – ci sono più voci, più notizie, più indiscrezioni che parlano di un disavanzo forse anche

decisamente più contenuto dei 600 milioni di euro.

Vorrei capire se ci può dare qualche informazione su quest'elemento, se lei ritiene che la crisi del gruppo sia più finanziaria o più di progetto industriale.

PRESIDENTE. Ringrazio il collega.

Raccomando la sintesi, perché puntiamo a fare due giri di interventi.

GIORGIO BRANDOLIN. Ringrazio il Ministro. Condivido diverse cose che sono state dette e che ha detto. Vorrei rimarcare soltanto brevissimamente alcune cose.

Lei ha ricordato quanto importante sia – lo chiamo così – l'aspetto sociale di Alitalia nel nostro Paese in questi 60-70 anni. Ha anche ricordato come quest'aspetto, nell'opinione del Governo e sua personale, sia da mantenere. Questo va un po' in contrasto, invece, con la necessità strutturale che ha evidenziato di fare quelle operazioni appunto di modifiche strutturali che i dirigenti ultimi di Alitalia non hanno fatto, come lei ha ben evidenziato. Le domande sono queste.

Condivido anch'io la necessità della rete degli aeroporti. Condivido anch'io la strategicità di questa rete di aeroporti che abbiamo nel nostro Paese, lungo e stretto, con due isole molto importanti, con la necessità di avere questa continuità territoriale, che voglio evidenziare, in particolare per la Sicilia e la Sardegna. Vorrei capire, nelle offerte che verranno studiate e nella scelta che verrà fatta, quanto importante sia questa strategia, come il Governo intenda accompagnare la costruzione di questa rete.

Ci ha parlato della Puglia. Io parlo del nord-est, ad esempio, come del nord-ovest. Ognuno vuole portarsi a casa un pezzettino di interessi, e invece la logica dovrebbe essere proprio quella che lei ha appena descritto.

In secondo, come ritiene possa essere veramente affrontato in questo piano industriale il problema della flotta degli aerei?

Sappiamo tutti come uno dei motivi del grande successo di Ryanair sia di avere

un'unica tipologia di aereo e quindi potersi consentire una razionalizzazione completa di tutto ciò che è manutenzione, gestione e così via, e quanto ciò sia importante.

Sul discorso di mantenere i voli nel nostro Paese e implementare quelli a medio e lungo raggio: quanto è rilevante questo aspetto e quale peso avrà nella scelta che sarà fatta?

Infine, come il Governo pensa di accompagnare i tre liquidatori in questa scelta?

STEFANO FASSINA. Ministro, dalla sua ricostruzione oggi è evidente lo scarto con le parole che il Governo utilizzava prima del referendum che ha coinvolto i lavoratori ad aprile scorso, quando sembrava che la variabile determinante per risollevare le condizioni finanziarie di Alitalia fosse il costo del lavoro. Correttamente, invece, oggi lei ha elencato un'altra serie di variabili importanti, che cominciano a emergere dalle analisi dei bilanci.

Ha fatto riferimento ai contratti di *hedging* sul carburante, che sono stati davvero singolari, direi assurdi. Sono stati contratti in *call*, cioè volti a coprire i prezzi del carburante che avessero ecceduto i 100 dollari a barile. Questi contratti sono stati fatti con UniCredit e Intesa, che guarda caso erano anche azionisti di Alitalia. Credo che questo meriti qualche attenzione.

Sono stati comprati dei sistemi di intrattenimento a bordo che sono costati 4 milioni di euro per ognuno dei dieci *Boeing 777* sui quali venivano applicati, con un costo esorbitante. Comprare un aereo con quelle caratteristiche sarebbe costato soltanto tre volte tanto, anche qui con una capacità non solo manageriale. Forse c'è anche altro oltre all'incapacità manageriale.

Infine, ma solo per ricordare le voci principali, ci sono state le spese per la manutenzione e i ricambi. Non ho chiaro a cosa lei si riferisca quando dice che rimane una parte di manutenzione, ma Alitalia ha perso durante gli ultimi anni, ad esempio, un gioiello tecnologico come AMS e ha speso per manutenzioni e ricambi tre volte quello che sarebbe stato in media speso da chi ha una flotta corrispondente a quella di Alitalia.

Credo che sarebbe utile riconsiderare anche la responsabilità, scaricata in capo ai lavoratori, per quel no al referendum. Con i dati che abbiamo oggi, è stato un no saggio. Le cause del fallimento di Alitalia sono state tutte nella gestione manageriale, con comportamenti che credo richiedano l'attenzione della magistratura.

Vengo, e concludo, alle domande.

I documenti contabili 2016 sono stati presentati alla fine della settimana scorsa, ma sono del tutto incompleti. La prima richiesta che vogliamo farle è di fare in modo che i commissari forniscano documenti contabili completi, anche per quanto riguarda il conto economico e lo stato patrimoniale.

Condividiamo poi il suo riferimento alla necessità di tenere l'*asset* Alitalia integro, senza procedere allo spezzatino. La domanda è: qualora le offerte che arrivassero non fossero tali da garantire l'integrità di Alitalia, che cosa farebbe il Governo? Si rassegnerebbe a un destino che non condivide o cercherebbe altre strade, ad esempio l'ingresso nel capitale per provare a sostenere la prospettiva dell'integrità dello sviluppo Alitalia?

Ultima questione, qualora anche arrivasse un'offerta industriale che prospetti l'integrità di Alitalia, con quali strumenti il Governo intende garantirsi che quest'integrità venga mantenuta nel futuro? Con un ingresso con un *golden power* dentro l'assetto azionario, il Governo sarebbe disponibile a garantire che l'integrità di Alitalia non fosse solo un dato iniziale, ma una caratteristica permanente?

Sono questioni molto rilevanti, sulle quali è utile, anzi è necessario che il Governo dia risposte chiare.

PAOLO NICOLÒ ROMANO. Signor Ministro, avrei parecchie domande da fare sul perché non rendete pubblico il conto economico del 2016, come hanno già chiesto anche gli altri colleghi; su che cosa ha intenzione di fare il Governo in caso di spezzatino, soprattutto in caso di non riassorbimento totale del personale; su quanto è stato fatto dopo questi tre mesi di gestione commissariale, sulla quinta libertà concessa da ENAC a Fly Emirates, caso

unico nella storia della nostra aviazione; su quanti soldi pubblici le compagnie *low cost* incassano dagli enti locali sulle società di gestione aeroportuali. ENAC, infatti, da tempo dovrebbe pubblicare questi dati, ma a oggi ancora non è stato fatto.

Mi rendo conto della quantità delle domande, per non divagare e cercare di avere una risposta precisa, mi concentrerò su quest'unica domanda: signor ministro, come ben sa, noi abbiamo sollevato forti perplessità sulla nomina di Enrico Laghi a membro del collegio commissariale di Alitalia per molteplici ragioni. Laghi è stato presidente del consiglio di amministrazione di Midco, che deteneva il controllo di fatto di Alitalia, e membro del collegio sindacale di UniCredit, l'azionista e creditrice della stessa Alitalia. Abbiamo un ex amministratore dell'azienda che l'ha portata alla situazione che lei stesso poco fa ha descritto, con un evidente conflitto di interessi, che solo il Ministro Calenda non ha voluto vedere.

Abbiamo presentato un esposto alla procura e all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

Quest'ultima, in una delibera resa pubblica a metà luglio, ci ha dato pienamente ragione, e infatti ha dichiarato legittimi i nostri dubbi sul conflitto di interessi, chiedendo al Ministro dello sviluppo economico di intervenire, rendendo anche conto della mancata applicazione della normativa sulla nomina dei commissari straordinari, che do per scontato anche lei conosca.

L'ANAC, pur precisando di non essere competente ad assumere provvedimenti al riguardo, ha comunque ribadito di verificare i profili relativi alla mancata applicazione delle norme sull'incompatibilità di Enrico Laghi.

Per questo vorrei chiederle, pur non essendo lei direttamente competente, se non crede che sia inopportuna questa nomina. Intende intraprendere qualche iniziativa per rimuovere tale anomalia?

VINCENZO GAROFALO. Nel suo intervento, Ministro, mi ha preoccupato quello che ha detto all'inizio: che tutte le compagnie aeree negli anni passati sono cresciute, che, tra le compagnie aeree, l'unica che non è cresciuta è Alitalia e che l'unico patri-

monio reale e importante che ha, o perlomeno quello prevalente, è il 42 per cento del mercato interno.

Se tutte le compagnie sono cresciute e Alitalia non è cresciuta, è lì che bisogna focalizzare la propria attenzione. Sicuramente, quindi, non è un problema di competitività del nostro Paese, del nostro sistema aeroportuale. Evidentemente, è un'azienda che non ha saputo sfruttare un momento favorevole, che ancora continuerà a essere tale. Insieme al crescere il mercato, però, c'è un altro parametro fondamentale: quello della competitività.

Io credo che il lavoro più complesso che devono fare i commissari, già in parte avviato — è un buon auspicio che ci siano state tante aziende interessate ad avere informazioni per approfondire e poi candidarsi, mi auguro, a diventare i nuovi protagonisti e i nuovi *partner* — sia però soprattutto quello di analizzare quali sono state le cause che non hanno dato i risultati sperati.

Una cosa è certa, bisogna interpretare le esigenze dei clienti sempre di più. Non si può pensare di avere monopoli e contare su di essi per poter avere aziende floride. Questo mondo è crollato da tempo. Il mondo, ormai, va verso una direzione differente. Il mondo dei viaggi, degli spostamenti ha un dinamismo incredibile. Mi auguro che Alitalia trovi, anzi abbia gli elementi per essere appetibile.

Faccio una considerazione. Quando sparisce un protagonista del mercato, qual è il vantaggio a diventarne proprietario, ad acquisirlo? È che abbia qualche *asset* da offrire. L'*asset* è il mercato italiano? Sinceramente, non lo so. Francamente, oggi, in un mercato liberalizzato, ciò desta qualche preoccupazione.

È anche vero, però — lo hanno detto alcuni miei colleghi di vari colori politici, quindi c'è un'opinione credo corretta — che non è più il costo del personale il problema di Alitalia. Sono state le strategie. Il costo del personale, soprattutto del personale viaggiante, che è attivo nel *core business*, è assolutamente competitivo. Forse, quest'azienda va ristrutturata nel suo complesso, vanno definiti meglio comparti e forse se-

parati, non per smembrarli o per chiuderli, ma perché siano più competitivi?

Lascio questa considerazione per dire che penso che un futuro di Alitalia è quello di separare bene i settori, offrire al mercato, a possibili *partner* un'azienda più trasparente che possa competere, ma non pensando di avere protezionismi in un mercato comunque piccolo, come quello dell'Italia.

ANGELO SENALDI. Innanzitutto, ringrazio il Ministro. Vorrei sottolineare come credo sia stato fondamentale individuare, nei tre commissari, anche un grande esperto di trasporti che possa elaborare una strategia partendo proprio non solamente da dati finanziari, ma piuttosto da dati concreti e direi di politica industriale rispetto alle scelte che dovrà fare Alitalia.

Questo mi sembra sottolinei anche che il problema di Alitalia non era finanziario, ma soprattutto di strategia, consapevoli che c'erano costi eccessivi. Mi sembra, però, dalle notizie e da quello che ci diceva anche lei che si stanno già facendo passi avanti, tanto da prefigurare forse la possibilità di non utilizzare completamente il prestito, nel senso di avere maggiore liquidità anche grazie al prestito che è stato erogato con il decreto-legge.

Chiaramente, la scelta di valutare l'intervento su lungo raggio è fondamentale. Su questo vorrei chiederle se non si può sottolineare, nell'elaborazione delle prospettive industriali, il fatto che il lungo raggio dovrebbe essere valorizzato su più punti del nostro Paese, Roma e Milano. Non si può immaginare — credo anche questo sia stato uno degli errori di Alitalia nel passato — di concentrare esclusivamente tutto su un punto, ma di raccogliere sia il mercato turistico sia il mercato *business* laddove si crea, evitando quindi trasbordi dal nord Italia, per esempio, verso gli aeroporti tedeschi.

Questo credo che sia uno dei punti fondamentali. Mi rendo conto che non è semplicissimo, perché c'è un problema sicuramente di macchine. Gli aerei che fanno il medio raggio non possono fare il lungo raggio. Questo è il difetto che, a mio avviso, deve scontare Alitalia, aver perso questi anni della gestione Etihad, che non si è

proiettata verso il lungo raggio, anni fondamentali, anche perché sta entrando il *low cost* nel lungo raggio.

Con i primi voli, mi sembra anche da Fiumicino, credo che questo sia un elemento su cui porre grande attenzione nella strategia che sarà adottata. La preoccupazione che nasce è quella di arrivare tardi nella proposta del lungo raggio, quando si inserisce un elemento di novità nel prossimo futuro, che sarà appunto l'utilizzo dei *low cost* anche sul lungo raggio.

Proprio perché parlavo di poli diversi, non crede che sia necessaria anche una strategia di connessione tra Alitalia e Ferrovie dello Stato, o comunque tra Alitalia e alta velocità, in maniera da permettere collegamenti chiari, magari partenze differenziate da punti diversi, ma che ci si possa collegare con facilità all'alta velocità? Credo che un sistema Italia, oltre a garantire la continuità territoriale sul territorio nazionale, debba anche permettere spostamenti veloci per sfruttare queste possibilità.

Ultime due osservazioni che vorrei fare e, certamente, una sottolineatura riguardano i livelli occupazionali che si potranno garantire nel futuro: come già accennato, nell'ipotesi di un affidamento che possa mantenere unitaria Alitalia: si può prevedere una profondità nel tempo di questa permanenza unitaria piuttosto che ipotizzare un passaggio breve, per poi passare a uno smembramento?

DAVIDE CRIPPA. Cercherò di essere breve.

Ministro, mi ha stupito negativamente la pochezza delle proposte e la mancanza di una linea chiara di quella che sarà la gestione di Alitalia in futuro. Le spiego perché.

Francamente, l'idea personale o del Governo — andrò a risentirmi l'audio nelle sue parole — sullo spezzatino della gestione Alitalia credo fosse un provvedimento che avrebbe potuto essere inserito nell'ambito dell'ultimo decreto-legge di trasferimento, relativo in particolare al mandato attribuito ai commissari, in cui si ingessava la vendita in maniera univoca.

Avendo lasciato le maglie aperte, il compito dei commissari è quello di intascare

più soldi possibile. Se converrà, da un punto di vista economico, lo spezzatino si farà. Se avete un'altra iniziativa in campo, dovete metterla in campo sin da subito e modificare le regole prima che le offerte diventino vincolanti. Forse c'è ancora tempo per intervenire, se è vero che volete vendere l'asset tutto intero.

Sulla questione occupazionale mi sarei aspettato qualche parola in più. È evidente, da quanto si leggeva dagli articoli di giornale, che ci sono degli esuberanti segnalati da diversi operatori del settore. Che cosa intende fare il Governo per mettere mano a questa tipologia di esuberanti? Che iniziative cercherà di agevolare, quella di acquisizione totale, in che modo? Vorremmo capire come si sta muovendo su questo fronte.

Passo a un altro aspetto.

Pochi giorni fa, c'è stato il bando della regione Sardegna per l'assegnazione delle rotte in continuità territoriale. Non sono state presentate offerte per i collegamenti Cagliari-Fiumicino e Cagliari-Linate, attualmente gestiti in continuità da Alitalia. Quali sono gli scenari che si possono ipotizzare e quali conseguenze potrebbero esserci per i residenti in Sardegna a partire da ottobre, quando scadrà l'attuale programma? Inoltre, visto che la gestione commissariale in qualche modo è riconducibile alla nomina da voi effettuata, quali sono le motivazioni per le quali Alitalia non ha deciso di partecipare a questo progetto di continuità territoriale?

Concludo chiedendole una riflessione su Malpensa.

Visto nel piano di gestione degli aeroporti, che futuro ipotizza per l'aeroporto di Malpensa? Fino a pochi minuti fa, ha posto come un fatto acclarato che, essendo partita l'alta velocità, sono diminuite le tratte lungo Milano Linate e Roma.

Oggi, vedo che nello scenario dell'offerta dei voli, quindi non solo degli operatori di Alitalia, la tratta Milano Linate-Roma è servita quasi ogni mezz'ora, ogni ora, da minimo operatore Alitalia, e Malpensa non ha un collegamento giornaliero garantito, cioè non c'è un Malpensa-Roma. Qual è lo scenario che ipotizza di questi due aeroporti, tra Linate e Malpensa? Obiettiva-

mente, non si comprende, se Malpensa dovesse diventare un *hub* internazionale, come possa non essere collegato alla capitale di un Paese.

Su questo vorremmo ascoltare qualche considerazione, visto che la linea, che dovrebbe sembrare ormai obsoleta, tra Milano Linate e Roma Fiumicino, è invece molto richiesta ancora adesso, anche con vettore Alitalia, con voli che arrivano a venti minuti in alcune fasce orarie. Credo sia forse un po' eccessivo.

SIMONE BALDELLI. Intervengo brevisimamente solo per capire se, relativamente alla vendita in blocco e alla potenziale esclusione della cosiddetta — per quanto sia sinceramente brutto chiamarla così — divisione in pezzi dell'azienda. Esiste effettivamente e, se sì, quale, un piano B?

Vorrei anche qualche parola di chiarezza in più sugli eventuali esuberanti di cui si parla.

PRESIDENTE. Signor Ministro, le domande sono state tante e ampie. Le do la parola per la replica. Ha venti minuti. Con la sua sintesi riuscirà, credo, a rispondere a tutto.

GRAZIANO DELRIO, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti. Mi scuso, perché ovviamente le risposte, anche per motivi di tempo, saranno sicuramente non adeguate alle esigenze.

Partiamo dal tema che è stato avanzato dell'entità del disavanzo, del conto economico. Oggi, non siamo in grado di dire dei numeri con certezza. La richiesta che è stata fatta, mi pare dall'onorevole Fassina, di avere rapidamente i documenti contabili completi è senz'altro una richiesta che inoltreremo ai commissari perché forniscano tutte le informazioni necessarie.

Sappiamo che i primi due mesi del 2017 non sono andati bene, sono andati male, con perdite oltre i 200 milioni, per esempio. È molto importante capire qual è l'entità reale del disavanzo. A oggi, le rassicurazioni che ci sono state date sono che gli investimenti previsti da parte del Governo coprono in maniera sicura l'attività di Ali-

talia, quindi consentono di proseguire nell'attività commissariale, nell'attività dell'analisi delle offerte, con una certa tranquillità.

Queste sono le notizie. Io non riesco ad anticipare nulla più di questo, nel senso che da un punto di vista contabile certamente devono essere i documenti ufficiali a parlare sull'entità reale del disavanzo 2016.

L'onorevole Fassina sollevava un tema di cambiamento di analisi. Non è così.

Io ho sempre detto le cose che vi ho detto oggi. Capisco che le mie interviste non siano interessanti, ma ci troverete che non ho mai detto che il costo del lavoro era il problema di questa società. Anche per la negoziazione del piano industriale numerosi testimoni possono dire che abbiamo sempre sostenuto che avessero ragione i sindacati quando dicevano che il costo del lavoro non era l'elemento essenziale.

Il costo del lavoro è allineato a quello delle maggiori compagnie, a parte alcuni altri contratti, per esempio di alcune compagnie *low cost*, che io considero contratti sbagliati, non adeguati a proteggere i lavoratori. Ci sono, per esempio, compagnie come EasyJet che hanno contratti che secondo me rispettano complessivamente la legislazione e le tutele dei lavoratori italiani in Italia e altre compagnie che fanno contratti a costi bassissimi.

L'aspirazione del piano industriale non era quella di portare il costo del lavoro con il *benchmark* delle *low cost*. Neanche il piano industriale aveva questa ambizione. Aveva l'ambizione di ridurre dei costi fissi sul personale, di rimodulare anche alcuni vantaggi, il trasporto degli equipaggi e così via. Aveva certamente il tema del personale di terra, questo sì.

Sul personale di terra c'è effettivamente uno squilibrio, come ho detto anche nella prima parte della relazione, rispetto al *benchmark*, ma era assolutamente chiaro a tutti noi, anche nella negoziazione, che il tema del personale aveva un'incidenza, ripeto, pari solo a un terzo dei costi che andavano recuperati. Gli elementi che vi ho detto erano abbastanza noti.

Abbiamo senz'altro evidenziato anche allora gli elementi che vi ho qui riassunto,

cioè i contratti che lei ha giustamente sottolineato come così sfavorevoli — veramente incredibile — il fatto dei *leasing* molto sfavorevoli, soprattutto il fatto di una serie di scelte industriali. È uno dei motivi per cui, come ha sottolineato l'onorevole Senaldi, abbiamo anche voluto mettere quello che nella mia struttura di missione è il maggiore esperto di politiche industriali del trasporto aereo, il professor Paleari, esattamente perché pensavamo che anche le strategie fossero sbagliate e che, appunto, andasse fatto da parte dei commissari un lavoro anche sulle prospettive e le strategie.

Non vorrei aver dato un'impressione sbagliata. Ho detto che il mercato aereo dà molte opportunità, ed è un mercato in espansione, ma è anche un mercato fortemente competitivo, è chiaro. Qui si pagano dei prezzi molto alti a scelte non adeguate e a mezzi non adeguati.

Anche nella valutazione delle offerte, ripeto che il compito dei commissari va distinto dal compito della politica. Non vorrei che qui ci fosse una sovrapposizione delle due cose. La valutazione che faremo quando avremo tutti gli elementi, certamente, dovrà essere una valutazione della quantità di investimenti messi in campo. Senza una massa adeguata di investimenti, è molto complicato stare in un mercato così competitivo.

Un mercato in cui parte la competizione sui voli di lungo raggio da parte dei *low cost* diventa sempre più complesso. Altre aziende, già molto attrezzate, in un mercato liberalizzato hanno già preparato aerei, hanno già preparato rotte, per offrire il massimo di *comfort* nel medio e lungo raggio, è ovvio che ci siano. Avete osservato, per esempio, la crescita delle aziende del Golfo.

C'è, quindi, quest'elemento dell'entità, della capacità e della robustezza — credo questi siano gli elementi che ha valutato — dell'affidabilità dell'investimento, dell'entità dell'investimento. Certamente, non si può pensare di recuperare un EBITDA positivo mettendo un aereo o due in più. Questo è il punto. Questo è anche oggetto delle strategie e dello studio che stanno

facendo i commissari, che stanno predisponendo proprio per dare tutti gli elementi al Governo, in modo che si abbia una decisione adeguata.

Io non sono in grado e non voglio oggi anticipare che cosa succederà. Ho detto prima esattamente — potrà riascoltarlo, onorevole Crippa — che la mia opinione, condivisa dal Governo, ma che è comunque un'opinione che ho espresso in maniera personale, è che l'integrità dell'azienda sia la soluzione migliore.

Secondo il bando, questa è, ma lascia aperte anche altre soluzioni, perché ovviamente nella procedura di amministrazione straordinaria vincolare l'amministrazione straordinaria solo a questa soluzione, anche secondo le valutazioni dei tecnici della materia, non avrebbe consentito un adeguato svolgimento dell'azione commissariale. Vanno tenute aperte le diverse soluzioni, ma è chiaro che la nostra opzione principale è questa.

Che cosa faremo nel caso che non vi siano offerte che mantengano l'integrità? Che cosa faremo per proteggere l'eventuale seconda fase? Sono questioni sollevate sia dall'onorevole Fassina sia dall'onorevole Crippa.

Faremo le valutazioni sulla base delle offerte che ci sono. È chiaro che l'alternativa, a quel punto, potrebbe diventare quella di prolungare l'azione commissariale, cioè di mettere altro denaro pubblico. L'alternativa potrebbe essere quella di statalizzare.

Noi siamo contrari alla statalizzazione di Alitalia. In un mercato fortemente competitivo, liberalizzato, il fatto che lo Stato si metta a produrre voli aerei secondo noi sarebbe un errore, francamente. Secondo noi, con un buon piano industriale si possono trovare degli ottimi *partner*.

Ci sono diverse opzioni davanti. Certamente, abbiamo detto fin dall'inizio no allo spezzatino, ma no alla statalizzazione.

La valutazione di piccole quote di partecipazioni eventuali statali è, invece, un altro ragionamento. Come lei sa, nella prima ipotesi era stato valutato anche questo, con l'intervento di Invitalia, perché Cassa Depositi e Prestiti ha rinunciato, quindi dopo

era Invitalia che diventava azionista. Onorevole Fassina, lei lo ipotizzava, ma è stato già preso in considerazione. Non è detto che non si possa riprendere in considerazione. Tifiamo tutti, però, per la soluzione A, è chiaro, e lavoriamo tutti per la soluzione A: un forte piano industriale, un grande investitore, uno che creda nello sviluppo del settore e che abbia le competenze per farlo.

L'onorevole Brandolin sollevava il tema della continuità territoriale, delle reti e così via. La questione della continuità territoriale è stata sollevata anche dall'onorevole Crippa relativamente al bando della Sardegna.

La continuità territoriale è un elemento di garanzia, come sapete, di obblighi di servizio pubblico, quindi è un elemento che mira a garantire il diritto alla mobilità, che è un diritto fondamentale, insieme al calmieramento dei prezzi.

La continuità territoriale sarda è stata costruita con i finanziamenti del Governo e, secondo me, va costruita per periodi lunghi. Non si può fare bandi brevi, bisogna farne per periodi lunghi, dare certezze. Questo è quello che è stato fatto in Sardegna. È stato predisposto un bando che, evidentemente, per gli operatori privati è considerato troppo svantaggioso, cioè pensano di non avere sufficienti guadagni. Io penso anche, però, che sia compito dello Stato e delle regioni fare i bandi in maniera da tutelare al massimo il denaro pubblico, quindi di ottenere il massimo risultato con la minor spesa.

Che cosa succede? Succederà che queste condizioni probabilmente verranno minimamente rinegoziate dalla regione Sardegna nella nuova pubblicazione. È una normale negoziazione. Se avessero fatto condizioni troppo favorevoli alle compagnie aeree, probabilmente avrebbero avuto tantissime richieste. Sono stati, secondo me, più conservativi.

L'importante è che, comunque, qualcuno partecipi, è evidente. Se le condizioni sono troppo penalizzanti, nessuno partecipa, ma non mi pare che l'impostazione sia sbagliata.

Intanto, qui vengono messi a disposizione molti più posti, la continuità territoriale si estende, e quindi si riduce il tempo in cui c'è il libero mercato solo a luglio e ad agosto. C'è, dunque, una forte scelta di espansione del periodo turistico, c'è una forte scelta di contenimento delle tariffe, che per i residenti si abbassano, e c'è un forte aumento dei posti nel bando della continuità territoriale sarda.

Era uno degli impegni che ci eravamo presi col presidente Pigliaru per aumentare la connettività della Sardegna. Secondo me, alla fine il risultato ci sarà. Questo primo bando è andato deserto, ma questo non significa che prima della scadenza, che sarà, come lei ha ricordato, a ottobre, non si possa fare qualcosa di più. Le strategie di connessione della continuità territoriale delle reti, come è stato sottolineato, secondo noi consentono di rafforzare i sistemi principali.

Per quanto riguarda le considerazioni sul mercato fortemente competitivo, ho già detto e lo ha detto l'onorevole Garofalo, e io condivido, è un mercato in cui bisogna essere molto attenti, anche capaci di vedere le opportunità.

Credo che, se non avessimo fatto questa scelta... Io non sono un liberalizzatore, di certo non sono un liberista, ma credo che quest'apertura a tutti i vettori del mercato italiano abbia fatto solo bene al turismo e allo sviluppo dei territori, solo bene, solo bene agli aeroporti, che adesso hanno più investimenti da poter fare, ai territori, che hanno usufruito. In regole certe, il mercato liberalizzato è un'opportunità. Ovviamente, è un mercato, come ho già sottolineato, molto competitivo.

Quanto alle considerazioni sugli esuberanti e sul personale, ho perso un passaggio prima e sulle manutenzioni intendevo dire quello che lei ha detto, quindi mi scuso se non sono stato preciso. Sugli esuberanti, un'altra domanda che mi è stata posta, è evidente che c'è una regola, secondo me, e cioè che non devono pagare mai i lavoratori gli errori dei dirigenti. Questa è una regola importante.

Credo, però, che la sua domanda fosse un po' retorica. Lei conosce benissimo gli

strumenti che ha messo in campo lo Stato per proteggere i lavoratori, le casse integrazioni, la NASpI, tutto il sistema di protezione previsto. Le vorrei ricordare che abbiamo versato nelle casse dell'INPS parecchie centinaia di milioni per la protezione dei lavoratori Alitalia in queste crisi che si sono succedute, parecchie centinaia di milioni. C'è, quindi, un sistema di protezione sociale, che cerca di contenere e di permettere le ristrutturazioni aziendali.

È chiaro che un'azienda che cresce è un'azienda che assume. Vale per il trasporto aereo, vale per il trasporto pubblico. L'azienda di Milano del trasporto pubblico oggi cresce, fa fatturato, fa utili, e quindi investe e assume, investe in mezzi e assume personale. Un'azienda che fa 700 milioni di perdita è evidente che deve ristrutturarsi.

Noi metteremo in campo, come sempre, tutti gli strumenti, che sono parecchi e sono stati anche ampiamente utilizzati nel passato, per fare in modo che i lavoratori possano essere protetti con il massimo consentito dalla legge. Questo è un elemento che mi pare superfluo sottolineare, ma lo sottolineo perché credo sia importante.

Spero che il numero di esuberanti sia il minore possibile, anche in un progetto futuro. Se c'è un grande investitore che ha voglia davvero di credere in quest'azienda, può darsi anche che non abbia bisogno di fare esuberanti, non lo so. Vedremo i dati e le offerte. In questo momento, fare considerazioni su quest'elemento mi pare non opportuno, anche per non creare inutili preoccupazioni.

Certamente, i commissari stanno valutando tutte le forme per ridurre le inefficienze dell'azienda attualmente. Stanno valutando anche la razionalizzazione del costo del lavoro del personale e così via, come è giusto che sia, mi pare. C'è una discussione aperta con i sindacati su questo.

Vengo alla questione di Laghi. L'ANAC ha archiviato la questione dicendo che, però, ravvisava dei profili di illegittimità relativamente alla partecipazione di Laghi all'azienda a cui lei ha fatto riferimento. Certamente, quella è la considerazione di ANAC.

Io prendo atto che il Ministero dello sviluppo economico ha deciso di mandare ad ANAC la documentazione che comprova la legittimità della nomina. Vedremo come evolverà la situazione, ma in questo momento c'è un confronto aperto, come spesso accade, con l'Autorità nazionale anticorruzione. C'è un dialogo aperto. Mi pare che sia opportuno attendere.

Il MISE aveva fornito numerosa documentazione, anche al mio ministero, che comprovava la legittimità della nomina di Laghi, quindi era stato già esplorato *ab initio* questo potenziale conflitto di interessi. La considerazione del ministero era quella che non vi era illegittimità nel conferimento. Vedremo le valutazioni e le interloquzioni, che devono proseguire. C'è

anche, credo, un esposto che deve fare il suo corso.

PRESIDENTE. Ringrazio il signor Ministro. È stata sicuramente un'audizione molto utile. Nei prossimi giorni, decideremo negli Uffici di presidenza congiunti, come audire gli altri ministri competenti, a partire da Calenda e nel corso del lavoro, magari alla ripresa di settembre, fare il punto anche con la terna commissariale e le parti sociali.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

*Licenziato per la stampa
il 15 settembre 2017*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



17STC0025030