



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 8

10^a COMMISSIONE PERMANENTE (Industria,
commercio, turismo)

INTERROGAZIONI

23^a seduta: giovedì 15 novembre 2018

Presidenza del presidente GIROTTO

I N D I C E**INTERROGAZIONI**

PRESIDENTE	Pag. 3, 7
BELLANOVA (PD)	5
CIOFFI, sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico	3
ALLEGATO (contiene i testi di seduta)	8

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Forza Italia-Berlusconi Presidente: FI-BP; Fratelli d'Italia: FdI; Lega-Salvini Premier-Partito Sardo d'Azione: L-SP-PSd'Az; MoVimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP-PATT, UV): Aut (SVP-PATT, UV); Misto: Misto; Misto-Liberi e Uguali: Misto-Leu; Misto-MAIE: Misto-MAIE; Misto-Più Europa con Emma Bonino: Misto-PEcEB; Misto-PSI: Misto-PSI.

Interviene il sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico Cioffi.

I lavori hanno inizio alle ore 9,05.

PROCEDURE INFORMATIVE

Interrogazioni

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento dell'interrogazione 3-00134, presentata dalla senatrice Bellanova e da altri senatori.

CIOFFI, *sottosegretario di Stato per lo sviluppo economico*. Con riferimento alla procedura di amministrazione straordinaria di Alitalia SAI, disposta, su istanza della società, in data 2 maggio 2017, ai sensi degli articoli 1 e 2 del decreto-legge n. 347 del 2003, si precisa quanto segue.

Lo scorso 31 ottobre, secondo quanto pubblicamente reso disponibile, si sono fatti avanti tre soggetti: Ferrovie dello Stato spa, EasyJet e la compagnia aerea statunitense Delta Air Lines.

È ragionevole supporre che questi tre soggetti, prima di avanzare la propria offerta/manifestazione di interesse e previa sottoscrizione di specifici accordi di riservatezza e confidenzialità, abbiano avuto accesso ai dati e alle informazioni riguardanti la società (ossia abbiano compiuto una specifica attività di *due diligence*), a seguito della quale potranno altresì affinare le proprie analisi per precisare ulteriormente le loro offerte/manifestazioni di interesse, anche alla luce di quelle che saranno le determinazioni in merito dei Commissari straordinari.

A tal riguardo preme sottolineare che l'obiettivo del Governo attuale rispetto a tale vicenda è semplice e mira senz'altro a creare un effetto a lungo termine: come ricordato anche recentemente dal ministro dello sviluppo economico e del lavoro e delle politiche sociali Luigi di Maio, non ci si vuole limitare a «salvare» Alitalia, bensì la si vuole rilanciare una volta e per tutte. Purtroppo la storia di Alitalia è nota a tutti ed è bene cercare una strada nuova.

Da questo punto di vista, è evidente che anche lo Stato deve fare la sua parte. Infatti, troppe volte, in passato, per la paura di far intervenire lo Stato si sono ceduti *asset* strategici con operazioni discutibili che, di lì a poco, hanno restituito al Paese moltissimi esuberi, oltre ad aver portato altrove il nostro prezioso *know-how*.

In questo senso, il Governo non può che considerare con favore il fatto che Ferrovie dello Stato abbia manifestato – sia pure in questa fase iniziale in maniera «condizionata» – il proprio interesse a partecipare

a questa procedura competitiva. Tuttavia, è bene far presente con chiarezza che l'eventuale intervento di Ferrovie dello Stato, anche secondo quanto richiesto da Bruxelles, dovrà essere un'operazione «di mercato» che abbia uno specifico senso economico-finanziario.

In particolare, dovranno essere valutate e ponderate tutte le sinergie sviluppabili dal punto di vista industriale e, nel caso specifico di Ferrovie, dovrà essere adeguatamente studiata l'intermodalità e tutti i vantaggi ad essa connessi e, più in generale, andrà soppesato ogni aspetto di *business*. Tutto ciò, proprio perché l'intenzione non è quella di porre in essere un mero salvataggio, ma, al contrario, di realizzare un'operazione di mercato solida e industrialmente profittevole nel medio-lungo periodo.

In questo momento, infatti, la cosa più importante è che il soggetto o i soggetti che verranno individuati dai Commissari quali potenziali acquirenti possano mettere a punto una strategia credibile soprattutto dal punto di vista industriale.

Da questo punto di vista non vi è dubbio che il coinvolgimento nell'operazione di acquisizione di uno o più operatori del trasporto aereo, siano tali soggetti europei o extra-europei (tenendo sempre presente il vincolo normativo europeo, in ragione del quale è posto un tetto del 49 per cento alla proprietà di una compagnia aerea europea da parte di un soggetto non europeo), sarebbe assolutamente interessante per fare in modo che la nuova società abbia quelle competenze e quel *know-how* che ha perso in questi anni e che magari sarebbero utili e interessanti per una nuova Alitalia competitiva. Bisognerà ovviamente stare attenti, ove dovessero arrivare compagnie interessate a lavorare con Alitalia e entrare nel capitale della società, a che queste non la «usino», ma la implementino e che si creino reali sinergie, per evitare quello che è successo anche recentemente.

Relativamente al profilo occupazionale, riferisco quanto comunicato di recente dall'attuale gestione commissariale, evidenziando che, com'è noto anche alla senatrice interrogante, nelle procedure di amministrazione straordinaria opera un regime di Cassa di integrazione guadagni straordinaria (CIGS) del tutto speciale rispetto a quello utilizzabile dalle imprese *in bonis*, con riferimenti normativi puntuali e distinti, tra cui rilevo i seguenti: ai sensi dell'articolo 7, comma 10-ter, del decreto-legge n. 148 del 1993 (convertito in legge n. 236 del 1993), la durata dell'intervento della CIGS è equiparata al termine previsto per l'attività del commissario; per l'accesso al trattamento occorre che l'istanza sia corredata: *a)* dalla sentenza che accerta lo stato di insolvenza; *b)* dal decreto del Ministero dello sviluppo economico di nomina dei commissari straordinari.

Come indicato, l'applicazione della CIGS in Alitalia SAI in amministrazione straordinaria rappresenta uno degli elementi del programma predisposto dai Commissari.

In esecuzione del programma e ai fini della continuità del servizio sono state implementate dalla gestione commissariale le azioni necessarie alla salvaguardia e alla stabilizzazione del conto economico, al contenimento dei costi e all'incremento dell'efficienza aziendale al fine di ren-

dere la gestione della società efficace, economicamente sostenibile e in linea con il mercato di riferimento, anche attraverso una revisione e ottimizzazione del *network* con un coerente riequilibrio dell'impiego della flotta. Almeno questo è quanto è stato riferito dai Commissari in più occasioni, non solo pubbliche.

Sono stati quindi analizzati e rivisti tutti i capitoli di spesa al fine di conseguire l'efficienza dei costi con un contestuale miglioramento del servizio offerto.

I Commissari riferiscono, inoltre, che la CIGS è stata applicata prevalentemente secondo il criterio della rotazione tra i lavoratori interessati e che in alcuni settori non operativi principalmente nelle aree di *corporate* e *staff* è stata applicata la CIGS a zero ore.

A tal ultimo riguardo, si osserva che l'impegno dei Commissari è stato nel senso di favorire il ricorso alla rotazione, tenuto conto delle esigenze organizzative connesse all'attuazione del piano commissariale e della fungibilità dei profili professionali.

In relazione alle asserite esternalizzazioni di attività, va evidenziato che Alitalia SAI in amministrazione straordinaria si sta impegnando con le organizzazioni sindacali a internalizzare attività precedentemente svolte da fornitori esterni con il preciso obiettivo di reinserire nel ciclo produttivo risorse coinvolte nell'applicazione della CIGS. Queste iniziative, unitamente all'attivazione di percorsi di riqualificazione interna, hanno consentito di ridurre il ricorso alla CIGS.

In conclusione, dunque, si rappresenta che il Governo sta seguendo con attenzione la vicenda Alitalia, al fine di fronteggiare la situazione ed individuare le possibili iniziative e soluzioni tese a garantire la continuità operativa della stessa nel lungo termine.

Aggiungo che una delle condizioni fondamentali affinché Alitalia svolga il ruolo che merita di svolgere (tutti ci auguriamo che questo sia l'obiettivo) è di avere un *management* all'altezza, composto da esperti del trasporto aereo, e che questo si adoperi affinché Alitalia non sia ancillare rispetto ad altre compagnie, ma abbia una seria voglia di essere competitiva e produrre utili.

BELLANOVA (PD). Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario Cioffi per la sua risposta, rispetto alla quale devo però dichiararmi insoddisfatta.

Faccio notare innanzitutto che l'interrogazione è stata presentata il 30 luglio scorso, mentre la risposta è arrivata solo oggi. Con tutto il rispetto per la sua persona, signor Sottosegretario, quello che ci ha riferito oggi è solo una minima parte di quanto abbiamo già avuto modo di leggere sui giornali, mentre il Parlamento, per il ruolo che gli spetta, dovrebbe quantomeno avere accesso a certe informazioni prima di leggerle sugli organi di stampa. Si tratta di un modo di procedere che non condivido, ma evidentemente è quello che ritenete di dover assumere.

In particolare, non posso dichiararmi soddisfatta della sua risposta per quanto riguarda le questioni di merito che nell'interrogazione ci siamo

sforzati di avanzare. Sarà convinto quanto me che Alitalia SAI è un *asset* importante per il Paese, dal punto di vista industriale, tecnologico e produttivo, senza parlare poi del contributo – che certamente non dobbiamo qui richiamare – che una così grande infrastruttura può dare al turismo.

Fatta tale premessa, visto che – se ho ben capito – state discutendo con Ferrovie dello Stato (forse con neanche tantissima convinzione da parte di quest'ultima), vi chiedo: il *partner* industriale c'è o non c'è? Si sta lavorando per individuare questo *partner*? Per quanto ci riguarda potete fare anche questo tipo di operazione, di cui discuteremo magari quando avremo un quadro più chiaro, ma voglio sperare che per voi, come per noi, sia fondamentale che Ferrovie dello Stato non distrugga risorse dalla sua *mission* fondamentale, vale a dire dare priorità al trasporto regionale. In ogni caso, ove anche dovessero presentarsi le condizioni, l'operazione andrebbe benissimo per Alitalia, ma non basterebbe, perché c'è bisogno di un *partner* industriale.

Per dare ad Alitalia una prospettiva – come lei sostiene – di rilancio e di soluzione «una volta e per tutte» (io sono un po' più moderata e dico una prospettiva di rilancio e una soluzione), è necessario sapere chi potrà mettere Alitalia in condizione di far fronte al «problema dei problemi», che non è quello di misurarsi sul mercato locale, bensì sul lungo raggio, investendo su tratte e aerei e con a disposizione risorse adeguate. Nella sua risposta, sottosegretario Cioffi, non ho colto questo aspetto importante, ma mi riserverò di leggerla con più attenzione, anche se per gli incarichi che ho svolto nella precedente legislatura so bene come funzionano le interrogazioni.

Allo stesso modo, nonostante la risposta sia arrivata con così tanto ritardo, non ho ben inteso se vi sia stata una valutazione dell'impatto che la partecipazione in Alitalia SAI potrebbe avere sul profilo di credito di Ferrovie dello Stato, visto che teniamo molto a queste importanti infrastrutture.

Non ho capito neanche (ma non credo sia un problema di mancata comprensione da parte mia, visto che il tema non è stato proprio affrontato) come e quando si pensi di rimborsare il prestito ponte a suo tempo concesso, che è una questione di rilevanza europea non secondaria.

All'interno di questa riflessione, sottosegretario Cioffi, ho colto quanto ci ha riferito circa la questione del personale e il risultato che sta arrivando dalle internazionalizzazioni. Si tratta certamente di un'opera meritoria, ma vi state occupando degli esuberanti che si creano nell'indotto? Infatti, nel momento in cui si fa un'operazione di internazionalizzazione aumenta il fabbisogno di ore di lavoro all'interno della struttura Alitalia, ma è altrettanto chiaro che da altre parti si sta portando via quel lavoro. Siccome per noi i lavoratori rappresentano un valore ovunque, indipendentemente dall'azienda cui appartengono, grande o piccola che sia, spero che sia stato approntato un tavolo in cui affrontare complessivamente la questione delle ricadute di un'operazione di internazionalizzazione come questa, così da non creare esuberanti da nessuna parte.

Aggiungo un'ultima considerazione sul tema della CIGS e sulla valutazione che lei ci ha riportato dei Commissari, i quali sostengono che hanno fatto un buon lavoro e che si stanno adoperando molto per ridurre la cassa integrazione a zero ore. Le chiedo, signor Sottosegretario, se all'interno del piano che state predisponendo è previsto che non ci siano esuberi, dal momento che ho letto sui giornali che si pensa per Alitalia di ricorrere a uno strumento come il prepensionamento. Lei non vi ha fatto cenno nella sua risposta, ma siccome ci sono anche tante altre cose che abbiamo letto sui giornali, le anticipo sin d'ora che presenterò una nuova interrogazione in cui le chiederò di sapere se si tratta di una notizia a solo uso e consumo della stampa, o se, invece, c'è effettivamente un progetto che ragiona sui prepensionamenti, con costi e relative condizioni tecniche.

In ogni caso, poiché è emerso dalla sua risposta che c'è un problema di ulteriore utilizzo della cassa integrazione (evidentemente gli Uffici del Ministero non hanno valutato che la risposta era diretta al Parlamento e che un parlamentare ha almeno il dovere di sapere che la durata della cassa integrazione straordinaria coincide con quella dell'amministrazione straordinaria), vi è anche il problema, che non riguarda la tempistica, della cassa integrazione speciale per una situazione speciale come quella delle aziende in crisi.

Qui ci troviamo di fronte a una situazione doppiamente speciale: i lavoratori e le lavoratrici di Alitalia godono di un trattamento particolare di CIGS che è garantita attraverso il Fondo volo. Mi avete risposto a novembre, quando ormai la legge di bilancio è in fase di stesura. Vi siete fatti fare un quadro dell'attuale condizione del Fondo volo presso l'INPS? I lavoratori di Alitalia hanno infatti un'integrazione effettiva all'80 per cento, siano essi piloti, assistenti di volo o personale di terra, con un costo aggiuntivo rispetto al minimale dell'INPS. Sarebbe utile capire qual è oggi la condizione economica del Fondo volo e come pensate di integrarlo, qualora le risorse – come temo – non dovessero essere sufficienti per garantire, anche per il nuovo anno, l'utilizzo della CIGS.

Come vede, signor Sottosegretario, non ho fatto un intervento strumentale. Aggiungo che da parte nostra c'è tutta l'intenzione di dare una mano affinché si risolva positivamente una delle vertenze più complicate aperte in questo momento nel nostro Paese. Per poter collaborare, però, c'è bisogno che ci sia voglia di collaborazione anche da parte del Governo e degli Uffici che assistono il Governo in una vicenda così delicata.

PRESIDENTE. Lo svolgimento delle interrogazioni all'ordine del giorno è così esaurito.

I lavori terminano alle ore 9,25.

ALLEGATO

INTERROGAZIONI

BELLANOVA, MARGIOTTA, GRIMANI, BOLDRINI, MANCA, BITI, CUCCA, LAUS, MARINO, FARAONE, COMINCINI, D'ALFONSO, COLLINA. – *Ai Ministri dello sviluppo economico e delle infrastrutture e dei trasporti.* – Premesso che:

il 21 giugno 2018 è stata approvata la legge di conversione del decreto-legge n. 38 del 2018, recante misure urgenti per assicurare il completamento della procedura di cessione dei complessi aziendali facenti capo ad Alitalia S.p.A., che rappresenta l'ultimo provvedimento in ordine di tempo di una lunga serie di interventi finalizzati al salvataggio e alla ristrutturazione del debito della compagnia aerea;

nel 2017, il decreto-legge n. 50 del 2017 aveva disposto, per assicurare la continuità del servizio svolto da Alitalia SAI SpA, un finanziamento a titolo oneroso di 600 milioni di euro, della durata di 6 mesi, per far fronte alle esigenze gestionali non dilazionabili della società stessa e delle altre società del gruppo, sottoposte, dal 2 maggio 2017, ad amministrazione straordinaria; successivamente, il decreto-legge n. 148 del 2017 aveva poi differito al 30 aprile 2018 il termine per l'espletamento delle procedure di cessione in corso di svolgimento, prorogando altresì fino al 30 settembre 2018 la durata del finanziamento già concesso per il 2017 ed incrementandone l'importo di ulteriori 300 milioni di euro da erogarsi nel 2018;

il decreto-legge n. 38 del 2018 è stato dunque motivato dalla necessità di differire ulteriormente, dal 30 aprile al 31 ottobre 2018, il termine per l'espletamento della procedura di cessione delle attività industriali facenti capo all'amministrazione straordinaria di Alitalia Società aerea italiana SpA, e di garantire la restituzione del finanziamento concesso ad Alitalia entro il 15 dicembre 2018;

le proroghe sono state disposte in relazione agli sviluppi intervenuti nel quadro della procedura di cessione, che non poteva al 30 aprile essere definita mediante l'individuazione di un soggetto aggiudicatario, al fine di consentire la massimizzazione dei risultati conseguibili a beneficio dei creditori sociali, dell'occupazione e della conservazione del patrimonio produttivo dell'impresa;

considerato che:

basandosi sui dati presentati dai commissari straordinari nel corso dell'audizione svoltasi presso la Commissione speciale del Senato, confrontando il primo trimestre 2017 (ante amministrazione straordinaria) con il primo trimestre 2018, si rileva una crescita dei ricavi da 572 a 597 milioni di euro (pari al 4,4 per cento) ed una significativa riduzione della perdita operativa (EBITDA) che passa da un negativo di 228 milioni

di euro del primo trimestre 2017 (corrispondenti al 39,9 per cento dei ricavi di quel periodo), a un negativo di 117 milioni di euro nel primo trimestre 2018, corrispondenti ad una perdita pari al 19,5 per cento dei ricavi totali. Quanto infine ai flussi di cassa ad aprile 2018 risultano essere in cassa 769 milioni di euro, ascrivibili al prestito di 900 milioni di euro messo a disposizione con i decreti-legge n. 55 e n. 148 del 2017;

la ripresa si deve in particolare alla ritrovata fiducia della clientela nelle sorti della compagnia, che ha reso possibile un aumento dei ricavi dovuto essenzialmente all'incremento del numero dei passeggeri, e in particolare all'aumento del numero dei passeggeri sui voli intercontinentali. Le prenotazioni nei prossimi mesi prefigurano un ulteriore miglioramento delle performance di Alitalia a medio termine;

in questo senso, l'azione del Governo Gentiloni è risultata essenziale, soprattutto per aver messo a disposizione di Alitalia risorse in misura sufficiente a garantire la compagnia nel medio termine, primo elemento necessario al recupero di fiducia da parte degli utenti; nesso evidenziato dal fatto che non tutte le risorse messe a disposizione sono state utilizzate, pur corrispondendo alle previsioni di fabbisogno quantificate negli scorsi mesi;

tenuto conto che:

per rafforzare ulteriormente il posizionamento strategico della compagnia aerea, sembrano necessari, anche alla luce dei risultati conseguiti: 1) il potenziamento delle tratte a lungo raggio (aerei e flotta), necessario al raggiungimento di ulteriori maggiori ricavi; in tale ambito, appare necessario aumentare il numero degli aerei a lungo raggio e ridurre i costi legati al leasing, sostituendo quest'ultimo con investimenti per l'acquisto; 2) un migliore sfruttamento dello scalo di Linate, con lo sviluppo di ulteriori collegamenti internazionali rispetto all'attuale gestione, per far fronte alla domanda esistente, alla quale oggi provvedono le compagnie straniere operanti in Italia; 3) ulteriori miglioramenti del processo operativo (digitalizzazione, fatturazione elettronica ed altro);

qualora attuate, tali azioni consentirebbero ad Alitalia un adeguato posizionamento strategico sul mercato;

valutato che:

gli incarichi assegnati ai commissari sono prossimi alla scadenza: entro il 31 ottobre 2018 devono essere concluse le procedure di gara per la cessione dei complessi aziendali di Alitalia e entro il 15 dicembre il prestito concesso alla compagnia aerea deve essere restituito;

per risolvere strutturalmente la questione Alitalia i tempi a disposizione sono molto ristretti e sono richieste soluzioni definitive in tempi brevi, dal momento che per la continuità operativa di Alitalia sono necessari investimenti a lungo termine, alla cui base vi sono scelte strategiche chiare e un nuovo piano industriale. Si tratterebbe di investimenti iniziali rilevanti, dai quali tuttavia si possono produrre, nel medio-lungo termine, maggiori ricavi, che sono la chiave della ripresa;

è dunque quanto mai necessario qualificare, entro la fine dell'estate, lo scenario post commissariamento;

gli scenari ipotizzabili allo stato attuale sembrano essere due: la vendita di Alitalia ad altra compagnia: tale ipotesi non ha trovato fino ad oggi soluzioni adeguate, in quanto tutte le offerte finora pervenute prefigurano un forte ridimensionamento della compagnia aerea, con una ristrutturazione imponente in termini gestionali ed occupazionali (Lufthansa, per esempio); rilancio della compagnia mediante nuovi soggetti disponibili ad investire capitali adeguati all'attuazione delle linee strategiche individuate durante la gestione commissariale (nuovi aerei a lungo raggio, sviluppo delle rotte intercontinentali, sviluppo informatico);

la reiterazione delle misure di sostegno non sarà più consentita dalle istituzioni europee e la liquidazione della compagnia aerea, che deriverebbe da una mancata scelta, e risulta un'ipotesi da scongiurare per le ricadute economiche ed occupazionali che provocherebbe;

la mancata decisione sul futuro di Alitalia, oltre a generare vantaggi competitivi in favore di altre compagnie aeree, renderà ulteriormente più complessa la soluzione dei problemi della compagnia;

considerato infine che:

in data 22 maggio 2018, in sede di esame del disegno di legge AS 297, di conversione del decreto-legge n. 38 del 2018, la Commissione speciale per l'esame degli atti del Governo ha approvato l'ordine del giorno G/297/1/CS, che impegnava il Governo ad adottare entro breve termine iniziative e soluzioni tese a garantire la continuità operativa di Alitalia;

i tempi per la decisione sono sempre più stretti: visto l'avvicinarsi della scadenza del commissariamento, la necessità di definire urgentemente una politica d'impresa per Alitalia e l'aumentata pressione da parte delle istituzioni europee per una soluzione in tempi ravvicinati rendono assolutamente necessario un intervento dell'Esecutivo anche al fine di salvaguardare i livelli occupazionali della compagnia aerea,

si chiede di sapere quali urgenti iniziative i Ministri in indirizzo intendano intraprendere al fine di fornire entro la fine dell'estate una soluzione all'irrisolta questione di Alitalia, garantendo la continuità operativa della compagnia aerea e la continuità occupazionale nel lungo periodo, anche attraverso l'individuazione di nuovi investitori che consentano alla compagnia di tornare ad essere competitiva nei mercati internazionali del trasporto aereo di passeggeri.

(3-00134)

